



FORMA E DINÂMICAS URBANAS

DE PONTE DE LIMA NOS SÉCULOS XX E XXI

João Fernando Cerqueira de Oliveira

Dissertação elaborada para grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Vila Nova de Cerveira

Março 2018

FORMA E DINÂMICAS URBANAS

DE PONTE DE LIMA NOS SÉCULOS XX E XXI

Orientadores

Prof. Doutor Rui Filipe Arango Florentino

Prof. Doutor João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva Leite

João Fernando Cerqueira de Oliveira

Dissertação elaborada para grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Vila Nova de Cerveira

Março 2018

Preâmbulo

Dissertação desenvolvida para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, apresentada na Escola Superior Gallaecia e realizada pelo estudante João Fernando Cerqueira de Oliveira, nº 685-10, enquadrada na Unidade Curricular de Projecto-Dissertação do Mestrado Integrado em Arquitetura e Urbanismo. Foi orientada numa fase inicial exclusivamente pelo Doutor Rui Filipe Arango Florentino e posteriormente co-orientada pelo Doutor João Miguel de Sousa Carvalho Ribeiro da Silva Leite. A orientação decorreu entre Maio de 2015 e Março de 2018.

A investigação enquadra-se no âmbito do Urbanismo e da Forma Urbana, cujo título, “Forma e Dinâmicas Urbanas de Ponte de Lima”, reflete o estudo de caso e análise evolutiva do perímetro urbano de Ponte de Lima no decorrer dos séculos XX e XXI, estabelecendo um paralelismo directo entre a apropriação espacial do traçados urbanos e a influência do planeamento, como agente da produção da forma urbana.

Às minhas filhas, Inês e Beatriz

Agradecimentos

Ao fim de toda uma caminhada que culminou com a apresentação desta dissertação, não podia deixar de agradecer às pessoas que me acompanharam, incentivaram e apoiaram, na concretização desta importante etapa da minha vida.

Aos meus orientadores, Doutor Rui Florentino e Doutor João Silva Leite, pela orientação prestada, pela sua constante disponibilidade, partilha de ideias e conhecimento.

Aos companheiros mais próximos com quem partilhei durante esta caminhada académica excelentes momentos, de que guardarei para sempre a enorme amizade da Cátia, do Marco, da Mercedes e do João Pedro.

À Gorete, que me acompanha lado a lado há vinte e três anos, um agradecimento muito especial, pela paciência, compreensão e palavras de incentivo, durante este meu percurso académico e por acreditar no meu trabalho e por ser, juntamente com as minhas filhas, a razão para não desistir quando estava sem força anímica para continuar.

Resumo

A presente dissertação tem como base a análise da evolução urbana de Ponte de Lima no decorrer dos séculos XX e XXI. Intitulada como a vila mais antiga de Portugal, situa-se geograficamente no Noroeste de Portugal, no distrito de Viana do Castelo. Trata-se de um tecido com um carácter histórico singular que, como qualquer outro espaço urbano, sofreu as consequências de expansão urbana, justificando uma análise aprofundada sobre os aspetos fundamentais de apropriação e regulação do uso do solo registados em diferentes períodos.

O desenvolvimento do trabalho apresenta o mesmo sentido de orientação em todos os capítulos, nos quais se procura analisar e retratar os principais padrões de crescimento urbano em diferentes períodos e identificar a influência do planeamento e das ações socioeconómicas na atual configuração do espaço urbano.

Para o estudo da forma urbana torna-se necessário recorrer a um conjunto de informação disponível que permita identificar e interpretar os vários períodos de influência. Como tal, a decomposição evolutiva do espaço urbano, para além da recolha de imagens e escritos, apresenta-se, de forma elucidativa, com recurso ao redesenho dos elementos cartográficos. Através da compilação dos vários elementos é possível retratar os principais fatores que determinam o crescimento e transformação do território urbano de Ponte de Lima.

O conjunto de realizações urbanas ocorridas sobre o território regista níveis variados de influência e crescimento. A ocupação advém de um processo de afirmação e coexistência de formas variadas, associados a vários aspetos dos quais não se pode dissociar as influências evidenciadas pelas ações de ordem política, económica e social.

Palavras-chave:

Forma urbana, evolução urbana, tecido urbano, planeamento, Ponte de Lima.

Abstract

This dissertation focuses on the main analysis of the urban evolution of Ponte de Lima over the 20th and 21st centuries. Ponte de Lima is entitled as the oldest village of Portugal and is situated in Northwest Portugal, in the district of Viana do Castelo. It is an urban network with a unique historical character which, like any other urban area, suffered the consequences of urban expansion. Therefore, justifying a thorough analysis on the fundamental aspects of appropriation and regulation of the use of the land registered in different periods.

The development of the work presents the same sense of direction throughout the chapters, in which the intent is to analyse and portray the main patterns of urban growth in different periods and identify the influence of the planning and socio-economic actions in the current configuration of the urban area.

For the study of the urban form, it is necessary to invoke a set of available information which allows us to identify and interpret the various periods of influence. Consequently, the gradual breakdown of the urban area, apart from the collection of images and texts, is presented in a more elucidative way, resorting to the redesign of the cartographic elements. From the compilation of various elements, it is possible to depict the main factors that determine the growth and transformation of the urban territory of Ponte de Lima.

The range of urban attainments incurred in the territory registers varied levels of influence and growth. The occupation comes from a process of affirmation and coexistence of a variety of forms, associated to a number of aspects from which the emphasized political, economical and social influences cannot be dissociated.

Key-words:

Urban form, urban evolution, urban network, planning, Ponte de Lima.

Índice geral

	Preâmbulo	II
	Agradecimentos	VI
	Resumo	VIII
	Abstract	X
	Índice geral	XII
	Índice de figuras	XVI
Capítulo I	Introdução	01
1.1.	Justificação da problemática	04
1.2.	Objetivos	07
1.3.	Metodologia	08
1.4.	Estrutura da investigação 1	11
Capítulo II	Enquadramento teórico	13
2.1.	Escola Italiana	16
2.2.	Escola Anglo-saxónica	17
2.3.	Escola Francesa	19
2.4	Escola Catalã	20
2.5	Estudo da Forma Urbana em Portugal	23

Capítulo III	Contextualização territorial	29
3.1.	Enquadramento territorial	33
3.2.	Influências de ocupação do território	36
3.3.	Origens e formação	40
3.4.	Dinâmicas socioeconómicas	46
3.5.	Polaridades	58
Capítulo IV	Evolução urbana	65
4.1.	Enquadramento histórico	68
4.2.	Principais transformações nos séculos XX e XXI	70
4.2.1.	1900 a 1927	73
	Início do processo de alteração da estrutura urbana	
4.2.2	1928 a 1958	80
	Dinâmicas de investimento público	
4.2.3.	1959 a 1978	86
	Novo suporte infra-estrutural na definição do crescimento urbano	
4.2.4.	1979 a 1997	93
	O tecido urbano em expansão apoiado pelas novas urbanizações	
4.2.5.	1998 a 2015	101
	Expansão urbana apoiada pelas novas infra-estruturas viárias estruturantes	
4.3.	Síntese	106

Capítulo V	Influência do planeamento	109
5.1.	Períodos fundamentais na organização do tecido urbano	112
5.2.	Principais ações promovidas através do investimento Público	115
5.2.1.	Intervenções no centro histórico no início do século XX	116
5.2.2.	Construção de infra-estruturas viárias	119
5.2.3.	Implantação de edifícios de uso singular	133
5.2.4.	Habitação a baixos custos	142
5.3.	Operações de loteamentos	144
5.4.	Os Planos na definição do território urbano de Ponte de Lima	170
Capítulo VI	Considerações finais	171
6.1.	Correlação com o enquadramento teórico	195
6.2.	Conclusão sobre os objetivos	201
	Referências bibliográficas	209

Índice de figuras

Capítulo I Introdução

01.	Mapa da localização de Ponte de Lima no contexto nacional. Desenho do autor.	31
02.	Mapa do enquadramento de Ponte de Lima no distrito de Viana do Castelo. Desenho do autor.	33
03.	Mapa informativo sobre a posição regional de Ponte de Lima. Desenho do autor.	34

Capítulo III Contextualização territorial

04.	Imagem aérea de um trecho do território de Ponte de Lima. Fonte Google Maps.	39
05.	Representação em aguarela da Vila de Ponte de Lima do século XVII. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	41
06.	Imagem geral da Vila de Ponte de Lima amuralhada em 1780. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	43
07.	Representação da primitiva rua Direita e projeção de várias artérias. Desenho do autor.	44
08.	Mapa da localização dos arrabaldes. Desenho do autor.	45
09.	Gráfico da densidade populacional dos concelhos do distrito de Viana do Castelo. Desenho do autor.	47
10.	Gráfico do crescimento demográfico do perímetro urbano de Ponte de Lima. Desenho do autor.	50
11.	Diagrama da tendência de crescimento urbano de Ponte de Lima entre 1900 e 201. Desenho do autor.	51

12.	Gráfico da evolução dos edifícios clássicos na periferia de Ponte de Lima. Desenho do autor	52
13.	Gráfico da evolução dos alojamentos na periferia de Ponte de Lima. Desenho do autor	54
14.	Imagem geral da feira quinzenal de Ponte de Lima. Autor desconhecido	55
15.	Imagem da localização das pedreiras das Pedras Finas em Arcozelo, Ponte de Lima. Fonte Google Maps.	56
16.	Fotografia área da Vila de Ponte de Lima.a Avenida dos Plátanos. Arquivo Municipal de Ponte de Lima. Autor desconhecido.	57
17.	Localização dos estabelecimentos comerciais da periferia. Desenho do autor	59
18.	Localização das áreas comerciais de maior afluência. Desenho do autor	61
19.	Localização dos equipamentos públicos da periferia. Desenho do autor	63

Capítulo IV Evolução urbana

20.	Imagem Sul da Ponte Medieval. Autor desconhecido	68
21.	Desenho representativo do perímetro amuralhado e da ponte medieval. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	69
22.	Fotografia da Avenida dos Plátanos. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	73
23.	Desenho do núcleo urbano de 1900. Desenho do autor.	74
24.	Desenho do núcleo urbano de 2012. Desenho do autor.	74
25.	Fotografia da Avenida Nova dos anos 80/90. Fonte Amândio Vieira.	75
26.	Desenho representativo da organização dos edifícios na linha da Avenida Nova. Desenho do autor.	76
27.	Mapa da evolução de Ponte de Lima até 1900. Desenho do autor.	77
28.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1900 a 1927. Desenho do autor.	77
29.	Fotografia da Avenida Nova em 1975. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	79
30.	Fotografia da Avenida Nova da década de 80. Desenho do autor.	80

31.	Fotografia do Mercado Municipal e antiga Central de Camionagem. Fonte Rogério Lopes.	81
32.	Fotografia geral da frente ribeirinha anterior à construção do Mercado Municipal. Arquivo Municipal de Ponte de Lima	82
33.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1900 a 1927. Desenho do autor.	83
34.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1928 a 1958. Desenho do autor.	83
35.	Mapa do traçado da Linha do caminho-de-ferro do Vale do Lima e Avenida de Além da Ponte. Refer.	85
36.	Fotografia da Ponte de Nossa Senhora da Guia. Fonte Rogério Lopes.	87
37.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1928 a 1958. Desenho do autor.	89
38.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1959 a 1978. Desenho do autor.	89
39.	Representação cartográfica da ocupação urbana em 1959. Desenhos do autor.	91
40.	Representação cartográfica da ocupação urbana em 1978. Desenhos do autor.	91
41.	Fotografia do Bairro de habitação económica. Fonte Rogério Lopes.	92
42.	Fotografia do bairro de habitação económica da zona da Escola Técnica. Fonte Rogério Lopes.	94
43.	Representação cartográfica do traçado da variante N.203. Desenho do autor.	95
44.	Representação cartográfica dos principais elementos de expansão. Desenhos do autor.	95
45.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1959 a 1978. Desenho do autor.	97
46.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1979 a 1997. Desenho do autor.	97
47.	Fotografia da Urbanização da Santa Casa da Misericórdia. Fonte Rogério Lopes.	100
48.	Fotografia da Urbanização do Sobral. Fotografia do autor.	102
49.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1978 a 1997. Desenho do autor.	103
50.	Mapa da evolução de Ponte de Lima de 1998 a 2015. Desenho do autor.	103
51.	Imagem geral do projeto da Expolima. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	105

Capítulo V Processos de transformação

52.	Fotografia aérea de Ponte de Lima na década de 70. Fonte Rogério Lopes.	116
53.	Fotografia da Avenida dos Plátanos no início do século XX. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	117
54.	Redesenho cartográfico que evidencia as alterações realizadas na Rua Cardeal Saraiva. Desenho do autor.	118
55.	Fotografia da rua Cardeal Saraiva antes da intervenção. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	119
56.	Fotografia da rua Cardeal Saraiva após a intervenção. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	119
57.	Desenho cartográfico dos traçados da Avenida Nova a Nascente e da Avenida da Estação a Poente. Desenho do autor.	120
58.	Fotografia de Além da Ponte antes da abertura da Avenida da Estação. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	121
59.	Fotografia de Além da Ponte após a abertura da Avenida da Estação. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	121
60.	Desenhos cartográficos representativos da abertura da Avenida da Estação. Desenho do autor.	122
61.	Fotografia do decorrer das obras de abertura da variante à E.N. 203 próximo à casa da Quinta da Graciosa. Autor desconhecido.	125
62.	Fotografia das obras de construção da Ponte de Nossa Senhora da Guia. Fonte Rogério Lopes.	126
63.	Representação cartográfica das principais infra-estruturas viárias. Desenho do autor.	127
64.	Fotografia antiga da periferia de Ponte de Lima, com destaque para a Ponte Nossa Senhora da Guia e variante Poente. Fonte Rogério Lopes.	128

65.	Representação cartográfica dos traçados das grandes infra-estruturas viárias. Desenhado autor.	130
66.	Representação cartográfica com identificação dos Edifícios de Uso Singular e os raios de influência. Desenho do autor.	134
67.	Representação cartográfica com as realizações urbanas influenciadas pela localização do Hospital. Desenho do autor.	136
68.	Planta de Pormenor da Zona do Palácio de Justiça com data de 1979. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	138
69.	Representação cartográfica com a localização do Palácio da Justiça e zonas de influência. Desenho do autor.	139
70.	Representação cartográfica com a Identificação das diferentes localizações da Central de Camionagem. Desenho do autor.	140
71.	Fotografia dos edifícios de habitação da Zona da Escola Técnica. Fonte Rogério Lopes.	142
72.	Representação cartográfica com a Localização dos edifícios de habitação a baixos custos. Desenho do autor.	143
73.	Imagem do desenho do primeiro processo de loteamento da Vila registado com o n. 1/75. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	145
74.	Imagem do desenho do primeiro processo no modelo de “cidade Jardim” registado com o n. 44/77. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	146
75.	Imagem do conjunto dos processos de loteamento com representação da relação de contiguidade entre diferentes processos de loteamento. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	147
76.	Representação cartográfica com a aglomeração entre diferentes processos de loteamento. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	148
77.	Reprodução cartográfica com a representação da evolução temporal dos Loteamentos entre 1976 e 1995. Desenhos do autor.	151

78.	Reprodução cartográfica com a representação da evolução temporal dos Loteamentos entre 1996 e 2015. Desenhos do autor.	153
79.	Imagem do desenho do modelo de loteamento em cul-de-sac. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	156
80.	Conjunto de desenhos representativos da evolução do projeto da Urbanização da Quinta da Graciosa. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	158
81.	Reprodução cartográfica com a representação do tecido urbano por influência do traçado da Escola Técnica e variante 203. Desenho do autor.	160
82.	Reprodução gráfica com a representação dos índices de evolução de loteamentos e fracções. Desenho do autor.	162
83.	Reprodução gráfica com a representação dos índices de evolução da área loteada. Desenho do autor. Desenho do autor.	163
84.	Reprodução gráfica com a representação dos índices de evolução dos modelos de habitação unifamiliar e multifamiliar. Desenho do autor.	164
85.	Reprodução gráfica com a representação dos índices de evolução das tipologias. Desenho do autor.	166
86.	Imagens de comparação entre os diferentes modelos de loteamento ao longo do período em análise. Desenho do autor.	168
87.	Imagem da planta geral/síntese do Plano Parcial de Urbanização da zona junto à Escola Técnica. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	172
88.	Reprodução cartográfica com a representação da zona do Plano da Escola Técnica e áreas de expansão. Desenho do autor.	173
89.	Imagem Planta do estudo prévio do Plano Geral de Urbanização de 1981. Fonte arquiteto Carlos Carvalho Dias.	175
90.	Imagem da planta de Perspetivas de Desenvolvimento de Tendências de Expansão do Plano Geral de Urbanização de 1992. Fonte arquiteto Carlos Carvalho Dias.	177

91.	Imagem da planta de ordenamento do Plano Diretor Municipal de Ponte de Lima de 1995, com destaque para a identificação do perímetro urbano da Vila. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	180
92.	Imagem da planta de zonamento do Plano de Urbanização de Ponte de Lima de 1998, anexa ao relatório realizado para o documento. Fonte arquiteto Carlos Dias.	182
93.	Imagem da planta de zonamento do Plano de Urbanização de Ponte de Lima de 2008. Arquivo Municipal de Ponte de Lima.	186
94.	Identificação dos diferentes períodos de expansão urbana. Desenho do autor	203

1. Introdução

A atual forma urbana da maioria das cidades de Portugal, corresponde a um conjunto de transformações decorrentes de um crescimento fragmentado, resultante da introdução de novas dinâmicas sociais e económicas relacionadas com a Revolução Industrial, evidenciado na segunda metade do século XIX, quase exclusivamente nas cidades de Lisboa e Porto, mas que viria a alastrar-se a todo o continente no decorrer do século XX, em função da concentração de população em áreas urbanas que tem vindo a aumentar de década para década.

A apropriação do território por influência do investimento público da primeira metade do século XX, seguida da pressão residencial registada sobre a periferia da Vila de Ponte de Lima, revela características que justificam aprofundar e analisar as dinâmicas que impulsionaram o crescimento e estabeleceram a instalação de diversas infra-estruturas urbanas.

Resultado da sua localização geográfica e inserção funcional, registam-se índices de crescimento demográfico superiores aos restantes concelhos do Alto Minho, o que reforça a sua importância no contexto regional. A nova realidade urbana registada no decorrer do século XX, associada à sua posição estratégica, evidencia-se de forma mais expressiva a partir da década de setenta com a introdução de novas infra-estruturas viárias. As novas realizações viriam a revelar-se determinantes para coadjuvar os processos de ocupação e transformação do uso do solo, contribuindo significativamente para traçar a atual forma urbana de Ponte de Lima.

Pode observar-se que as dinâmicas associadas à produção urbana, resultam de um processo sequencial de formação sedimentada pela evolução dos traçados, com os principais eixos a servirem de suporte ao conjunto de operações urbanísticas que ocorrem, de forma gradual e fragmentada, no decorrer do período em análise. As ações produzidas advêm das diversas manifestações políticas, económicas e sociais registadas no País por influência das ideias e exemplos de transformação aplicadas em outras cidades emergentes.

É dominador comum desta dissertação identificar o conjunto de ações estruturantes fundamentais implícitas à alteração da imagem urbana e o momento correspondente à introdução de disposições regulamentares de planeamento que viriam a difundir

muitas das diretrizes de crescimento. Reconhecem-se duas etapas de crescimento, temporal e morfologicamente distintas. A primeira é marcada por organizações desordenadas e não programadas, correspondente a núcleos de dispersão constituindo um tecido marcado por uma mescla de atividades urbanas/rurais. A segunda resulta da elaboração de estudos de planeamento do território aplicados na estratégia de expansão urbana e que viriam a servir de suporte aos planos urbanísticos.

1.1. Justificação da problemática

A realização da presente dissertação, que recaiu sobre a primeira opção – Dissertação Científica - insere-se no âmbito curricular do Mestrado Integrado em Urbanismo e Arquitetura da Escola Superior e enquadra-se no tema do Urbanismo, fundamentada pelo conjunto de estudos das formas urbanas.

O interesse pela análise do território urbano de Ponte de Lima, para além da relação de proximidade com o espaço, apresenta-se na linha do percurso académico, sobre o qual foram realizados diferentes trabalhos, sendo assim aproveitado algum conhecimento já adquirido.

Para a escolha do tema, procurou-se fazer uma pequena abordagem através da consulta de publicações sobre o espaço urbano da Vila editadas até ao momento, sendo possível observar que não existe nenhuma referência ao crescimento do perímetro urbano do tecido histórico, resumindo-se os conteúdos bibliográficos ao estudo da formação e organização da Vila medieval. Esta temática é aliás estendida a grande parte do território Nacional que, como refere Vitor Oliveira, “o estudo da forma urbana em Portugal tem vindo a desenvolver-se de modo fragmentado, com muitos períodos históricos por estudar, e com muitas abordagens disciplinares pouco representadas” (Oliveira, 2013, p. 38), incidindo a área de estudo sobretudo sobre as grandes cidades de Porto e Lisboa.

Considerando a importância de Ponte de Lima no contexto histórico das vilas medievais no território nacional, procedeu-se à realização de uma primeira análise ao tecido antigo, seguida de uma análise morfológica, no sentido de intentar, explicar e compreender a evolução evidenciada nos últimos anos e que alterou significativamente a imagem urbana de Ponte de Lima, cujas características justificam uma abordagem, sobretudo em relação à atual configuração que resulta de diferentes períodos de ocupação.

Ao longo dos últimos anos muitos autores de referência têm dado importância ao estudo das novas formas urbanas, correlacionando a investigação morfológica e a prática de planeamento. O debate sobre o tema começa a evidenciar-se na Europa no final do século XIX (Lamas, 2014, p. 231), com efeito para a problemática decorrente da necessidade de abertura e crescimento das cidades, nomeadamente nas cidades que crescem, explodem e fragmentam-se, culminando em muitas situações no derrube das muralhas de fortificação e na introdução de novos modelos determinados pela revolução industrial, que impõe transformações extremamente rápidas na sociedade e no território.

Aldo Rossi, fazendo referência à análise morfológica enquanto instrumento fundamental do estudo da cidade, afirma estar “(...) convencido de que é necessário ocupar-se dos estudos urbanos e da sua organização na escola e na investigação assegurando a autonomia necessária” (Rossi, 1971, p.58), reforçando o seu “contributo para a revisão e abandono do urbanismo moderno” (Lamas, 2014, p.424) e assumindo forte influência no planeamento das cidades, sobretudo através da revalorização das formas urbanas tradicionais, determinada pelo princípio ordenador.

Embora Ponte de Lima se apresente à margem do crescimento vertiginoso das cidades de maior dimensão, enquadra-se no pensamento teórico verificado ao longo do século XX, período em que se assiste “a um conjunto de sugestões e contributos para o desenvolvimento de uma teoria geral de morfologia urbana” (Oliveira, 2013, p. 38), com influência nos modelos tipológicos que se generalizam um pouco por todas as cidades de Portugal, com resultado na atual forma urbana que, como refere Kevin Lynch, “resulta de uma longa cadeia de acontecimentos individuais, sujeita a um

grande numero de acidentes históricos e de local, assim como às amplas influências da cultura, do clima e da estrutura política e económica.” (Lynch, 2012, p. 307).

Os processos de transformação que moldam a atual forma física das cidades, com origem na viragem do século XIX para o século XX, decorrentes do impulso progressista de uma nova época associada à industrialização e consequente pressão populacional, intensificam a necessidade de desenvolvimento de estudos relacionados com morfologia urbana e práticas de planeamento. Para Phillipe Panerai, “(...) o estudo do crescimento permite determinar aquelas lógicas inscritas profundamente no território que esclarecem as razões de ser do assentamento atual. Começar a análise de uma cidade pelo estudo do seu crescimento é um dos meios de apreendê-la em sua globalidade (...)” (Panerai, 2006, p.55), sendo este seu fundamento, assegurado de forma diferenciada por vários autores de diferentes escolas, cada uma delas sintetizando um conjunto de sugestões e contributos, que viriam a ter influência no estabelecimento de uma estrutura de dimensão internacional associada à comparação de teorias, conceitos e métodos morfológicos.

Em Portugal, os territórios urbanos de expansão, representados em diferentes escalas e formas muito diversas, refletem muitas vezes a influência de correntes estrangeiras, que emergem no início do século XX, marcadas por alguns planos de pormenor e infra-estruturas de maior escala, associadas aos princípios modernistas da época, de que resultam, por exemplo, as avenidas novas de Lisboa trazidas de França por Ressano Garcia por influência das profundas transformações operadas por Haussmann na cidade de Paris (Lôbo, 1995, p.17), e as cidade-jardim concebidas por Howard em Inglaterra e adotadas em Portugal por Etienne de Groer e/ou João Aguiar (Carvalho, 2003, p.68).

O rápido processo de transformação do território impõe a necessidades de criar ferramentas de gestão territorial no âmbito do planeamento, com resultado no desenvolvimento de diversos Planos de Urbanização e de Pormenor, que foram acompanhados por vários estudos urbanístico que, apesar de em muitas situações não servirem como documento vinculativo, determinaram grande parte do atual tecido urbano de muitas cidades e vilas do território continental e, em particular, do

perímetro urbano de Ponte de Lima, área urbana sobre a qual incide a presente documento de análise.

1.2. Objetivos

Os principais objetivos centram-se na justificação para a formação do atual modelo da área urbana de Ponte de Lima. A análise, que regista as fases de desenvolvimento da forma urbana de Ponte de Lima a partir do século XIX, apresenta como referência o tecido antigo, formado e sustentado pela sua posição geoestratégica privilegiada, fundamentada pelo curso do lendário Rio Lima. À semelhança da maioria dos assentamentos medievais, a Vila foi sofrendo consecutivas alterações, que culminavam quase sempre no derrube da cerca e rasgamento de novos traçados e consequente derrube das edificações existentes, o que viria a acontecer até o início do século XX, período que regista os primeiros indicadores da expansão urbana que viria a proliferar na periferia.

Como o processo de expansão decorre da sedimentação física do conjunto de elementos que compõe a forma urbana, assiste-se desde o início do século XX a um expressivo e acelerado processo de evolução dos tecidos preexistentes que se caracterizam pelos períodos de expansão e desenvolvimento, assentes sobretudo em processos de adição ao tecido existente e de extensão preconizada pela introdução de novos e espaçoso traçados.

O fenómeno de evolução urbana resulta de diferentes processos evolutivos, fundamentados por variados movimentos que influenciaram e transformaram a maioria das cidades existentes. Estas transformações são observadas na formação do tecido que ocupa o perímetro urbano de Ponte de Lima, cuja formação se estende no tempo e tem como base de expansão a abertura da avenida António Feijó, elemento determinado por influência das “Avenidas Novas” de Lisboa.

O rápido processo de formação do tecido urbano verificado na periferia, não tem sido tema de estudos e escritos, delimitando-se as áreas ações à realização de estudos arqueológicos e análise da formação a alteração do tecido antigo. Foi no sentido de compreender o conjunto de elementos associados à transformação urbana da periferia de Ponte de Lima, que se estabeleceram dois objetivos:

- Identificar os principais momentos de evolução e os elementos fundamentais estruturantes da forma urbana de Ponte de Lima entre os séculos XIX e XXI.
- Diagnosticar a influência do planeamento e das dinâmicas socioeconómicas na configuração do espaço urbano.

Esta análise realiza-se alicerçada por um conjunto de pesquisas e considerações, associada a fatores determinantes para a transformação do tecido urbano, como no contexto económico, político e social.

1.3. Metodologia

Para o desenvolvimento do presente trabalho optou-se pela realização de um estudo de caso que compreende a área urbana da vila de Ponte de Lima. Mais concretamente, a presente análise incide sobre a evolução da forma urbana de Ponte de Lima entre os séculos XIX e XXI, situação que corresponde à atual configuração física e espacial, da qual se procura compreender, explorar e sintetizar um conjunto de acontecimentos e contextos implícitos ao tema em análise.

O processo metodológico centra-se nos conceitos sobre a forma urbana e dos elementos fundamentais que a estruturam, apoiado pela fundamentação teórica de quatro escolas de urbanismo de nível Europeu, e para o estudo da forma urbana desenvolvida em Portugal e dos métodos de planeamento urbano, das quais sobressaem diferentes abordagens que servirão de base para o desenvolvimento dos

capítulos seguintes, considerados de imprescindíveis para a compreensão dos distintos processos urbanísticos que ocorrerão no estudo de caso.

Tratando-se de uma análise sobre a evolução da forma urbana e das ações do planeamento urbano, considerou-se adequado para o desenvolvimento do trabalho, ordenar cronologicamente a análise por períodos diacrónicos semelhantes, para melhor compreender os diferentes momentos de expansão urbana.

A estrutura divide-se por diferentes capítulos inter-relacionados entre si e apresenta como parte fundamental a elaboração de um exercício contínuo de recolha e cruzamento de dados históricos, provenientes de diferentes áreas de conhecimento, para uma melhor compreensão do contexto existente em cada período (Yin 2003).

No que diz respeito à recolha de informação necessária para a realização do trabalho sobre a análise da forma urbana, utilizaram-se diferentes técnicas que se revelaram primordiais para o desenvolvimento do tema proposto. Nesse propósito foram utilizados um conjunto de procedimentos fundamentais que se resumem, numa primeira fase, ao método de análise documental de natureza histórica, cujo objeto assenta nas técnicas de recolha de dados e centra-se na análise documental que tem como base contribuir para a interpretação e compreensão da formação do tecido urbano e para estabelecer os níveis de enquadramento do presente trabalho.

Sobre as técnicas de recolha de dados, estas incidiram sobre a documentação literária e eletrónica, histórica e oficial (Saint-Georges, 1997), que contribuía para enquadrar o trabalho e outras que abordem a evolução histórica da Vila. As pesquisas realizaram-se no Arquivo Municipal, Biblioteca Municipal, página web oficial do município e através de documentação particular.

Recorreu-se à recolha de registos fotográficos e postais históricos (Bogdan & Biken, 1994), que permitem verificar as alterações que decorreram nos diferentes períodos, à análise dos dados estatísticos de diferentes períodos de forma permitir conhecer os fatores variáveis demográficos, económicos e sociais, assim como à utilização de cartografia de várias épocas que contribuiu significativamente para a interpretação dos processos de ocupação do espaço urbano e da sua expansão.

Numa segunda fase, o processo baseou-se na análise morfológica, onde se estabelece o objetivo principal em desenvolvimento o qual permite realizar uma interpretação espacial da área em análise através do cruzamento de dados entre a documentação histórica e o estado atual. As técnicas de recolha de dados direcionam-se para a utilização de fontes oficiais de informação (Saint-Georges, 1997) necessária para estabelecer níveis de comparação e enquadramento sobre a evolução urbana de Ponte de Lima.

Ainda em matéria de recolha de dados, recorre-se à utilização de fotografias próprias atuais e históricas (Bogdan & Biken, 1994) onde é possível observar e comparar o crescimento urbano dos diferentes períodos; à aplicação de imagens aéreas e de cartografia disponíveis dos diferentes períodos de análise; à produção de um conjunto de elementos gráficos que sintetizaram a informação recolhida e evidencia um sentido crítico sobre as áreas urbanas ocupadas e sobre os diferentes modelos e tipologias edificadas, para os quais foi necessário utilizar a pesquisa de dados cadastrais no arquivo municipal de Ponte de Lima e em situ, utilizando documentos como fichas catalogais; à análise mediante a observação direta (Gil, 1995), para realizar a recolha de elementos que configuram o tecido urbano tais como paisagem, espaços exteriores de circulação e permanência e tecido edificado, com auxílio a grelhas, listagens, recolha de imagens e notas de campo e à realização de entrevistas (Ghiglione & Matalon, 1997), nomeadamente ao arquiteto e urbanista Carlos Carvalho Dias, responsável pela elaboração dos primeiros documentos de ordenamento do território urbano de Ponte de Lima, fornecendo informação importante para a estruturação do presente trabalho, sobretudo no tema que aborda a influência do planeamento na organização do território.

Após a recolha de dados, estes foram tratados, comparados e interpretados, sempre sujeitos à análise de conteúdos em confronto direto com o corpo teórico, no sentido de dar resposta aos objetivos propostos em função da metodologia aplicada.

1.4. Estrutura da investigação

O desenvolvimento do presente trabalho, que apresenta objetivos bem definidos, estabelece um conjunto de critérios de análise que são formalmente estabelecidos e distribuídos pelos seguintes capítulos:

No primeiro capítulo, apresenta-se, sucintamente, o que se pretende obter enquanto resultado final, dos objetivos propostos. Após uma breve introdução, acompanhada da justificação da problemática do tema proposto e dos objetivos a dar resposta, segue-se a metodologia adotada, que assenta fundamentalmente na identificação dos principais momentos que contribuíram para a evolução urbana, que determina a atual forma urbana de Ponte de Lima, e analisar a influência do planeamento e das dinâmicas socioeconómicas na sua configuração. Neste capítulo também é apresentada a estrutura que suporta a investigação.

O segundo capítulo, considerado de fundamental para definir a metodologia a aplicar na presente dissertação, que assenta na leitura do estado da arte, através da descrição teórica de diferentes Escolas, revela-se determinante para a compreensão dos fenómenos descritos, nomeadamente dos conceitos relacionados com a problemática do urbanismo, morfologia e forma urbana.

No terceiro capítulo apresenta-se, de forma sintética, o enquadramento de Ponte de Lima no contexto territorial, com primordial relevância para a identificação da sua posição geoestratégica na província regional do Minho. Estabelece-se a descrição sobre uma série de dados considerados essenciais para a análise quantitativa e qualitativa da forma e ocupação territorial.

O quarto capítulo consiste na apresentação do primeiro objetivo proposto do estudo de caso, o território urbano de Ponte de Lima. O objeto inside sobre análise da evolução da forma urbana no decurso do século XX até a atualidade, distribuída de forma diacrónica em quatro períodos temporais similares. O recurso ao redesenho dos elementos cartográficos revelou-se determinante para o entender, comparar e

assimilar, como os aspetos políticos, económicos e sociais, influenciaram a atual configuração urbana.

O quinto capítulo, que representa o segundo objetivo proposto, procura especificar, em analogia com o capítulo anterior, a influência das dinâmicas socioeconómicas na apropriação espacial e interpretar e perceber, como as normas impostas pelos planos de ordenamento do território, influíram na configuração do espaço urbano no decorrer dos séculos XX E XXI.

No sexto e último capítulo é produzida uma sistematização, onde são reunidas as principais notas de síntese, aclarando as principais conclusões das correlações realizadas.

2. Enquadramento teórico

O Capítulo centra-se no debate teórico e metodológico, estabelecido por diferentes disciplinas, que tem influenciado os vários períodos morfológicos, contribuindo ainda para a análise e investigação da área do estudo da forma urbana, da morfologia urbana e do planeamento territorial.

A análise ao Estudo da Forma Urbana recai fundamentalmente sobre quatro importantes escolas de urbanismo de índole europeu das quais sobressaem diferentes abordagens – a escola Italiana fundada por Muratori assente no estudo da tipologia arquitetónica como instrumentos de compreensão da forma urbana da cidade, que teve como seguidor Caniggia, cuja preocupação fundamental era seguir as ideias de Muratori em termos metodológicos, ou do diferente entendimento de Rossi e Aymonino, que dedicaram os seus estudos à forma urbana procurando compreender a espacialidade da cidade e o seu processo de formação/deformação, consolidando a ideia que a cidade é um organismo vivo, um produto de sucessivas transformações; a escola Anglo-saxónica, geralmente denominada como “Ingleza”, fundada por Michael Conzen, fortemente influenciado pela escola Alemã, que assenta no estudo da estrutura geográfica das cidades e das suas características morfológicas e temporais; a Escola Francesa, seguida desde o final da década de 1960 pelos arquitetos Philippe Panerai e Jean Castex, que surge em reação aos resultados da arquitetura moderna com ambição de revelar o impacto das teorias passadas no desenho da cidade; e, por fim, a escola Catalã por Solà-Morales, com uma imagem da cidade à escala urbana.

No contexto nacional identifica-se o contributo fundamental para o Estudo da Forma Urbana de um conjunto de intervenientes dos quais se assinala os estudos de Dias Coelho sobre os elementos urbanos e do tempo e forma da cidade; a análise de Lamas sobre a morfologia urbana e o desenho da cidade; a reflexão de Nuno Portas e Álvaro Domingues sobre um conjunto de transformações, regulações e projetos urbanos; e, por último, o pensamento de Sara Sucena sobre morfologias e dinâmicas territoriais.

2.1. Escola Italiana

Muratori (1910-73) representa a imagem da escola Italiana de morfologia urbana e tipologia do edificado numa visão da cidade contrária às teorias modernistas. Para Oliveira (2016), as ideias de Muratori começam a evidenciar-se, nos primeiros anos do seu percurso profissional, com uma série de artigos para a revista *Architettura*, tendo em todos os momentos, a cidade como tema principal.

Na década de 1940 estabelece um conjunto de ensaios que revelam a cidade como organismo vivo e obra de arte coletiva, e do desenho de novos edifícios em continuidade com a cultura construtiva do lugar parecem emergir (Oliveira, 2016, p. 68).

A partir dos anos 50, Muratori distancia-se de forma radical das tendências em voga que, na sua opinião, o planeamento urbano e a teoria de desenho urbano foram deixando de ser instrumentos enraizados na história, tornando-se o desenho e o planeamento pouco mais que instrumentos técnicos (Cataldi, Maffei e Vaccaro, 2012, p. 25).

Muratori estabelece uma lei natural entre a edificação e a estrutura física do território, verificável a diferentes escalas e que se sucede com cronologias diferenciadas. Este método foi seguido por Gianfranco Caniggia (1933-1987), assistente de Muratori em Roma, que criou a operacionalidade da sua aplicação, identificando no território características de ocupações específicas – redes viárias, tipologias de parcelamentos fundiários ou implantação do edificado que ciclicamente se repetem em diferentes escalas (Lima, 2012, p. 21). Caniggia defende um processo de planeamento assente na análise tipológica da cidade, tendo como principal objetivo promover e desenvolver a investigação tipo-morfológica no sentido de preservar e restaurar o património construído (Oliveira, 2013, p.31). Contudo, a escola de Muratori, encontra em Rossi e Aymonino pensamentos diferentes, ao assumirem um modelo mais próximo da modernidade, ainda que numa abordagem crítica. Lamas (2014) revela que, “para

Rossi, a arquitetura da cidade não é a arquitetura do edifício isolado, como na urbanística moderna, mas o princípio ordenador no qual se desenvolvem e estruturam as tipologias que integrarão a forma urbana” (Lamas, 2014, p. 424), tendo influenciado o planeamento de cidades como Madrid, Barcelona e Milão, através da análise de uma cidade global, contribuindo para o entendimento de evolução do tecido urbano apoiado na cidade existente.

2.2. Escola Anglo-Saxónica

Muitas das raízes da “escola britânica” tem por base o trabalho de geógrafos de origem germânica. A obra de Conzen na área da morfologia urbana é das mais importantes até a atualidade e representa uma estrutura abrangente para o estudo e o desenho da forma física da cidade. Para Conzen, geógrafo alemão que emigrou para o Reino Unido no período anterior à Segunda Guerra Mundial, onde realizou diversos estudos morfológicos de pequenas cidades medievais e aglomerados urbanos ingleses, o conceito do tecido urbano é visto como um todo e designa três elementos básicos como propósito para a leitura da cidade: o planeamento municipal, o tecido edificado e padrões de uso do solo e da utilização dos edifícios (Oliveira, 2013, p. 22), estabelecendo o estudo da forma da paisagem urbana como base para que se desenvolva uma teoria sobre o processo de construção das cidades, que não incida apenas sobre o desenvolvimento urbano, mas que oriente os futuros processos de planeamento e promova uma ciência para a gestão do espaço urbano.

Um dos aspetos cruciais no trabalho de Conzen é “o desenvolvimento de conceitos relativos ao processo de desenvolvimento urbano”, onde estabelece como os três mais importantes “a cintura periférica (fringe belt), a região morfológica (morphological region) e o ciclo de parcela burguesa (burgage cycle)”, inferindo que o conceito de cintura periférica assenta no “reconhecimento que o crescimento de uma área urbana” representa “um processo descontínuo”, onde o crescimento urbano,

organizado maioritariamente por áreas residenciais, com significativas descontinuidades territoriais, “tende a formar-se no limite de uma área urbana num período em que a área construída não está em crescimento ou está a crescer de modo muito lento” (Oliveira, 2015, p.15).

Tinha como princípio fundamental o seguimento de uma metodologia para uma completa leitura e compreensão do desenvolvimento das atuais paisagens urbanas, levando-o à necessidade de conhecer a evolução histórica dos aglomerados urbanos. Nesta análise estudou as várias fases de crescimento da cidade cruzando os diferentes períodos históricos com a morfologia urbana da cidade. Este processo, para além da importância da representação visual, assenta no trabalho em tecidos urbanos existentes, na análise de mapas antigos e no estudo de documentos históricos e trabalhos arqueológicos (Costa, 2013, p.31).

A exemplo da Escola de Muratori, Conzen estabelece o método que é reconhecido pela forma de organização dos lotes como um elemento primário, ou fundamental, para a análise da morfologia urbana, por ser possível entender a forma de habitar as edificações e permitir aumentar a escala de observação.

Explorou a problemática da gestão da paisagem urbana, sugerindo o uso de análises morfológicas como a base para a tomada de decisões no controlo das mudanças no ambiente construído. Embora distinga as “características geográficas, temporais, morfológicas e os contextos funcionais, sociais e económicos da cidade, desenvolveu com mais pormenor o aspecto morfológico do ambiente construído, que denominou de Paisagem Urbana” (Silva, 2015, p.11).

Os seus métodos, assentes sobretudo nas abordagens morfológicas, económicas e sociais, serviram de inspiração a muitos investigadores, tendo como principal seguidor Jeremy Whitehand, que estudou as transformações de usos do solo de rural para urbano, comparando ainda usos residenciais e institucionais, o que implica uma relação directa entre o crescimento da população urbana e da construção civil. A metodologia utilizada acabaria por ter forte influência no mundo anglo-saxónico, assim como no continente norte-americano através de Anne Vernez Moudon, que procura “reforçar a importância do estudo da forma urbana como método de compreensão da

paisagem e das dinâmicas de transformação da cidade pós-industrial.” (Leite, 2016, p.26).

2.3. Escola Francesa

Depois de Muratori e Conzen lançarem as bases para as duas escolas anteriores, emergiu a Escola Francesa, estabelecida no final da década de 60, em Versalhes, por Philippe Panerai e Jean Caxtex (Moudon, 2015, p.43). Da mesma forma que a Escola Italiana, também a Escola Francesa apareceu em resposta aos resultados da arquitectura modernista, produzida sobretudo durante a primeira metade do século XX.

Iniciada por arquitectos, particularmente interessados em urbanismo, e alguns sociólogos, “críticos das teorias de desenho arquitectónico” que se preocupavam pela “escala arquitectónica e urbana e procuravam explorar as origens da teoria modernista” que, entendem, ter-se-á consolidado ao longo do século XIX. (Rosaneli, Shach-Pinsly, 2009).

A obra de Panerai, que no início teve como referência as obras de Muratori, contribuindo para o aprofundamento das dimensões teórica e metodológica do seu trabalho, resulta no início de um processo de observação das formas urbanas, que se desenvolve, simultaneamente, na investigação e no ensino da arquitectura, das quais resulta um conjunto de publicações de referência e casos de estudo, com destaque para a obra que recai sobre a cidade de Versalhes onde aborda “o tempo como uma variável inerente ao processo de produção do tecido” dando ênfase ao “processo evolutivo das formas urbanas a partir da análise da transformação de um quarteirão ao longo do tempo, no qual se identifica um processo de repartição sucessiva das parcelas e de construção gradual que se reflecte na densificação progressiva do tecido urbano”. Identifica-se ainda o trabalho sobre a cidade do Cairo, no Egipto, com Panerai a caracterizar em três estratos a constituição morfológica dos tecidos urbanos: “(1) as

vias ou o espaço de utilização exclusivamente pública, (2) as parcelas ou o conjunto dos lotes individuais da componente privada e das suas unidades de agregação; e (3) os edifícios ou as formas construídas dentro do espaço privado” (Fernandes, 2014, p.47-48).

Moudon (2009) refere que para Panerai, a chave para entender a forma urbana assenta em “analisar e compreender como o território foi dividido em distintas parcelas”, defendendo que o “lote urbano e as edificações, o local e a sua história, apresentam-se como elementos fundamentais para o estudo da forma urbana”, justificando esta leitura quando refere que o lote urbano é o “instrumento com o qual se pode entender as tipologias construtivas, como as pessoas habitam nas edificações” entendendo ainda que a “partir do lote urbano, pode-se aumentar a escala de observação: como vários lotes se agregam em quarteirões, e como o arranjo de quarteirão forma a cidade” (Rosaneli, Shach-Pinsly, 2009).

João Leite (2016) identifica Panerai entre um conjunto de autores franceses seguidores de Muratori, que abordam a “evolução do tecido urbano e correspondente partição do parcelário; o processo de desmontagem do quarteirão fechado para a barra, e consequentes sistemas de relações entre o elemento construído, parcelamento e espaço público; ou ainda a classificação de diferentes processos de deformação da forma urbana,” como questões “fundamentais para a leitura e interpretação crítica da forma física das cidades”, compreendidas nas obras “Analyse Urbaine” e “Projet Urbain” (João Leite, 2016, p.27), servindo de fonte de inspiração para novas pesquisas na área da investigação sobre a relação entre arquitetura e urbanismo, que abrange conjuntamente o domínio do urbano e do edificado.

2.4. Escola Catalã

A Escola Catalã apresenta um campo mais amplo que a estrita observação tipo morfológica dos seus precursores italianos e franceses. Os seus princípios assentam

sobretudo na análise alargada do território para assim projetar a cidade. Solà-Morales apresenta-se como figura marcante no conhecimento teórico da Escola Catalã. A formação obtida em Harvard propiciou-lhe o conhecimento do urbanismo científico que foi sendo contestado e substituído por um planeamento que chamou de “urbanismo urbano”, que privilegia a análise morfológica- tipológica. Passou a descartar os esquemas urbanos ideais e formais, assim como o funcionalismo derivado do modernismo racionalista. A sua preocupação voltou-se para as dinâmicas da realidade urbana, invalidando um planeamento que proponha uma forma determinada, fixa e estável de cidade.

Por considerar que o tempo, além do espaço, representa elemento fundamental na conceção urbanística, onde a combinação, ao longo do tempo, das diferentes operações sobre o solo tem como resultado algo que é a expressão de um processo encadeado em que as formas e os momentos construtivos se sucedem com ritmos próprios, Solà-Morales considera que a relação entre morfologia urbana e tipo edificado proposta pelos italianos e franceses, para analisar a arquitetura das cidades, é insuficiente por desconsiderar o fator tempo.

A contribuição da escola catalã está na abertura da análise urbana a um campo mais amplo que a estrita observação tipológica proposta pela tendência italiana e ratificada pela escola francesa, onde o conceito de tipologias descritivas é superado pelo de tipologias estruturais, ou seja, onde a compreensão do processo de crescimento das cidades, com especial atenção para a lógica das suas formas físicas, enquanto objeto e tem do planeamento urbano.

Para Manuel Solà-Morales, o crescimento urbano e a sua morfologia resultam de três operações e das suas múltiplas combinações que, como refere, depreendem o parcelamento (solo), a urbanização (infra-estrutura) e a edificação (Carvalho, 2003, p.54). Entende que o processo de parcelamento resulta da transformação do solo natural ou rural em solo urbano, define a urbanização como operação de construção de elementos físicos coletivos da cidade, com base nas redes e equipamentos urbanos, e classifica a edificação enquanto construção de edifícios e seus usos. Solà-Morales afirma que o alargamento de um traçado implica o estabelecimento de uma relação

entre o projecto e os diversos componentes do território. As opções de parcelamento do solo privado em grelhas de expansão urbana do século XIX, mais conhecidas em Espanha por ensanches, são explicáveis a partir de uma ideia tipológica que está na base da realização do projecto. Distintamente ao projecto Cerdá, o alargamento de Barcelona organiza-se através do prolongamento dos traçados do casco antigo, formando uma quadrícula que dá lugar ao conjunto de ensanches de dimensões, forma e regularidade de tamanho muito diferentes (Portas, 2005, p.69).

Solà Morales considera que Cerdá, quando projecta os Ensanches de Barcelona, tem presente o tempo e os diferentes momentos associados ao processo urbanístico, que é marcado pelo ritmo dos investimentos públicos. Sendo o processo de urbanização o primeiro momento, segue-se o parcelamento dos quarteirões em lotes, marcado por um processo mais lento e irregular. Contrariamente ao processo de urbanização, o parcelamento dos ensanches, embora ligado ao traçado, não obedece a um único projecto, está sujeito, em diferentes momentos, à iniciativa de diferentes proprietários ou promotores imobiliários (Carvalho, 2003, p.55).

Segue-se o momento da edificação dos ensanches que acontece muito mais difuso e variável. Solà-Morales atenta esta diversidade determinada pelos promotores e arquitectos, especialmente enriquecedora. Para ele, a beleza do resultado está no desenho do traçado proposto por Cerdá, que considera dever ser usado como instrumento de projecto capaz de ordenar as diferentes e futuras construções, sem alterar a forma pré estabelecida.

Na mesma linha de pensamento, Lamas considera que o traçado assume-se como um dos elementos fundamentais na forma de uma cidade, ao estabelecer a relação direta entre a cidade e o território, e o seu carácter de permanência que lhe permite resistir às transformações urbanas que ocorrem ao longo do tempo (Lamas, 1999, p.100).

2.5. Estudo da Forma Urbana em Portugal

“A forma atual resulta de uma longa cadeia de acontecimentos individuais, sujeita a um grande número de acidentes históricos e de local, assim como às amplas influências da cultura, do clima e da estrutura política e económica” (Lynch, 2012, p.307).

Morfologia...

A cidade portuguesa, que se desenvolveu ao longo dos séculos em múltiplas situações históricas e geográficas, apresenta um conjunto de características morfológicas específicas que a diferencia de outras culturas urbanas. Ao longo dos últimos anos a relação entre investigação em morfologia urbana e prática de planeamento, tem tido significativa participação dos investigadores da área do urbanismo, que tem resultado no contributo para o conhecimento da forma urbana das cidades portuguesas.

Para além disso, o estudo da forma urbana em Portugal tem vindo a seguir um conjunto de novas abordagens que se desenvolvem no âmbito internacional e a participar em organizações que debatem a disciplina da morfologia urbana. Uma destas organizações, a International Seminar on Urban Form (ISUF), criada em 1994, tem vindo a promover conferências anuais em praticamente todos os continentes, com exceção de África. Foi numa destas ações, no ISUF 2010, realizado em Hamburgo, que é criada a “Rede Portuguesa de Morfologia Urbana” (PNUM), resultando ao fim de três anos na publicação da “Revista de Morfologia Urbana” (Vitor Oliveira, 2013, p.3). Como refere Vitor Oliveira, o objetivo fundamental assenta em alargar os campos de conhecimento da morfologia a disciplinas como a ecologia urbana, a sociologia urbana e a economia urbana, construindo deste modo “ligações interdisciplinares entre a morfologia urbana e as diferentes áreas do conhecimento que estudam a cidade, promovendo uma efetiva investigação integrada” (Vitor Oliveira, 2013, p.3).

A análise dos elementos fundamentais de morfologia urbana tem vindo a ser publicada por alguns autores. Dias Coelho, coordenador de uma equipa pluridisciplinar composta por docentes e investigadores da Faculdade de Arquitetura de Lisboa (forma urbis lab), aborda os diversos elementos constituintes dos tecidos, apoiados num conjunto de projetos de referência com destaque para o “Atlas Morfológico da Cidade Portuguesa” que, como refere João Silva Leite, “tem vindo a sedimentar uma metodologia com mais de uma década de experiência que assenta na leitura interpretativa da forma urbana em dois eixos, o do tempo e o do espaço, tornando este laboratório um dos espaços de maior debate no contexto académico português sobre questões relacionadas com o estudo da forma física da cidade” (João Silva Leite, 2016, p.30), focando os estudos nas características morfológicas do tecido urbano.

Dias Coelho entende que a abordagem a “certas características formais são mais facilmente compreensíveis a partir da sua decomposição”, ou seja, “a partir da abstração dos principais sistemas que os compõem ou da própria desagregação dos seus elementos urbanos” (Dias Coelho, 2013, p.28). Esta decomposição serve para compreender a formação das cidades e correlacionar as transformações produzidos ao longo do tempo pelo desencadear do conjunto de dinâmicas urbanas, mas também para fornecer pistas para o desenho da cidade que se segue.

Na decomposição do tecido, Dias Coelho realça como elementos fundamentais da estrutura urbana das cidades portuguesas os traçados e a malha, enquanto aspetos relativos à sua forma física e organização espacial. Sérgio Fernandes refere que os traçados apresentam-se recorrentemente em “consequência de um modo particular de utilização da topografia, expressa na capacidade de ajustamento às condicionantes dos sítios e na integração das suas características morfológicas no desenho da cidade” (Sérgio Fernandes, 2013, p.38), que constitui-se em síntese de um processo temporal e sequencial. Luísa Trindade identifica a malha como um “elemento primário da cidade medieval (...) que obrigou ao estabelecimento de relações formais e a uma concepção global articulada” (Luísa Trindade, 2013, p.72) configurando o processo de formação dos tecidos que assumem um carácter urbano modesto mas que viria a ser usada nos séculos seguintes na transformação de cidade “antigas” mas também aplicadas em territórios inicialmente não urbanizados.

Como refere Mário Fernandes no estudo de “Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal”, as cidades “podem e devem ser estudadas sob variados ângulos (...) com múltiplos objetivos” (Mário Fernandes, 2005, p.23). A sua análise recai sobre o conjunto de elementos morfológicos constituintes da cidade. José Lamas considera que a utilização dos elementos morfológicos - dos traçados ao mobiliário urbano - foram “diferentes na intencionalidade espacial estética e funcional”, produzindo resultados diferentes o que “distingue as formas urbanas em cada período histórico” (José Lamas, 2014, p.227). Numa análise mais restrita, Conzen resume a três os elementos que compõe a morfologia urbana - parcela, traçados e edifícios – como principais aspetos morfológicos da cidade. Teresa Salgueiro, citada por Mário Fernandes, apesar de reconhecer a “complexidade morfológica das cidades” privilegia a sua análise num sentido mais restrito, isto é, no “estudo da malha ou dos traçados” (Mário Fernandes, 2005, p.23).

...urbanismo e planeamento.

Embora tenha surgido na segunda metade do século XIX, o urbanismo em Portugal apenas emerge na década de trinta (Lôbo, 1995, p.37), por influência de correntes vindas de outros países, ancoradas em contributos de diferentes origens disciplinares, tais como a história, a sociologia urbana, a geografia, a arquitectura, o planeamento, entre outras (Domingues, 2011, p.69), com referência para as escolas anteriormente mencionadas. Assinala-se o atraso da história do urbanismo em Portugal relativamente a outras cidades europeias.

Para Lamas (2014) a forma urbana das cidades portuguesas do século XIX, “século de charneira”, caracteriza-se pela continuidade da cidade clássica e barroca e pelo aparecimento de novas tipologias urbanas que vão preparando a cidade moderna (Lamas, 2014, p.203), com tendência para as transformações urbanísticas e crescimento das cidades, que se distinguem pelos traçados regulares, quadriculas, ruas avenidas e praças, marcadas fundamentalmente pela influência das renovações urbanas de Haussmann em Paris.

As primeiras grandes intervenções em Portugal, desenvolvem-se de forma mais acentuada nas cidades de Lisboa e Porto, as duas maiores áreas metropolitanas do País. A par delas inscrevem-se no território uma rede de cidades de menor dimensão, designadas por cidades médias, em se incluem várias capitais de distrito e outras cidades e vilas, com dimensão e população suficiente para esta rede urbana.

No caso da cidade de Lisboa, a viragem do século XIX para o século XX revela indicadores de expansão através de um conjunto de estudos urbanísticos elaborados pelo Eng. Ressano Garcia, que culminam na apresentação do Plano Geral de Melhoramentos em 1904, tendo como referência precisamente a intervenção de Haussmann em Paris, que se destaca sobretudo pela implementação dos amplos traçados das Avenidas Novas, e que constitui o elemento fundamental da expansão urbana de Lisboa.

Estas operações, que recorrem à malha ortogonal como suporte da composição urbana, distinguidas por Portas (2005) em comparação com as grandes expansões de Manuel da Maia para a Baixa Pombalina um século antes do Plano de Barcelona e a de Ressano Garcia um quarto de século depois, tem, para o mesmo autor, no “traçado ordenador da rede viária, o elemento fundamental da arrumação dos espaços construídos e dos próprios espaços públicos” (Portas, 2005, p.68). Esta tese é também justificada por Coelho (2013) que identifica os traçados como o elemento que estabelece a “dinâmica do tecido urbano, que advém da natureza dos espaços que o compõem, constituídos por uma infinidade de unidades autónomas e com interesses próprios” (Coelho, 2013, p.29).

Com estes princípios, reconhece-se o valor projetual do traçado e a sua importância na configuração da forma urbana, evidenciado pela articulação de novas redes infra-estruturais, que estabelece uma malha de relações e vivências e conecta diferentes usos e intensidades de urbanização, que se estendem posteriormente e de forma progressiva, um pouco por todo o território continental. Na realidade, a cidade do século XX é marcada, de forma decisiva, pelos novos traçados viários.

O conjunto de intervenções resultam do período de transição provocado pelo fenómeno da industrialização, evidenciado na passagem do século XIX para o XX. Nesta

época surgem novos modelos que rompem totalmente com a cidade clássica, dando origem ao movimento moderno que resulta na formação de três modelos que influenciaram a forma urbana das cidades e vilas em Portugal, que se destacam pelas semelhanças em comum da hierarquização das vias de comunicação, pela separação de funções centrais, industriais e residenciais, e pela procura do contato com a natureza (Carvalho, 2003,p.60).

O modelo da cidade-jardim esteve presente em grande parte dos planos e anteplos de urbanização elaborados em Portugal nos anos 40 e 50, maioritariamente da autoria de Etienne de Gröer, que fundamenta as suas intervenções na teoria de Howard, tendo desenvolvido um número apreciável de planos de Norte a Sul do País (Lamas, 2014, p.281). Embora se apresente como o grande precursor da cidade-jardim, o modelo já tinha sido implementado na periferia da cidade de Lisboa, da autoria de Forestier e ainda, em menor escala, na cidade de Viana do Castelo através de Rogério de Azevedo (Lôbo, 1995, p.74). Margarida Souza Lôbo refere-se ainda a João Aguiar, urbanista de número considerável de cidades portuguesas, como o defensor de uma “permanente dialéctica entre a consolidação e reestruturação do tecido existente, fechando ou redesenhando quarteirões, rectificando alinhamentos e rasgando eixos viários principais, e a proposta de uma cidade alternativa, de baixa densidade, onde predomine a habitação unifamiliar e os espaços verdes, com uma rede bem hierarquizada que garanta a tranquilidade e privacidade das novas áreas residenciais, o urbanista tenta a conciliação entre o urbanismo formal e uma imagem fortemente influenciada pelo desenho da cidade-jardim” (Lôbo, 1995, p.170).

Para Margarida Souza Lôbo, o modelo adotado, que está enraizado em grande parte das cidades e vilas de menor dimensão, evidencia-se pelo crescimento contíguo ao tecido existente por “influência dos modelos alemão e italiano, com uma versão tardia da cidade jardim, numa ambiguidade entre a ruralidade prevalecente e a inovação tipológica da moradia isolada ou geminada” (Lôbo, 1995, p.145).

O fenómeno de crescimento urbano, registado sobretudo nas grandes cidades, por influência da revolução industrial, que resulta no período moderno, teve, para Lamas (2014), como consequência a produção de “uma rutura radical na estrutura, na forma,

na organização distributiva e nos conteúdos e propósitos da urbanística e da cidade” (Lamas, 2014, p.297), constituída pelo formidável crescimento dos grandes centros urbanos, que não se verificava anteriormente porque o avanço demográfico geral era muito mais lento, com resultado na transformação que Goitia (2010) chama de “incongruente porque o ritmo de crescimento é muito superior à capacidade de previsão das autoridades, de assimilação dos problemas, de obtenção de créditos suficientes para levar a cabo as reformas de fundo, que são as que ajudam a criar novas estruturas eficazes, sem malbaratar o dinheiro em reformas eventuais e de circunstância (Goitia, 2010, p.170).

As cidades adotam um novo modelo, assente na forma modernista, decorrente do racionalismo e funcionalismo da Carta de Atenas, por influência de Le Corbusier (Lamas, 2014, p.300). Esta teoria determina a alteração de escalas, com a introdução de um novo conceito de cidade que se estrutura através da implementação de edifícios que se vão distribuindo pela paisagem e influenciando fundamentalmente sobre o território periférico dos tecidos urbanos existentes.

Como refere Lynch (2012), o processo que estrutura a atual forma urbana, e em particular a forma urbana do território em Portugal, mais não é que uma “convulsão longa e complexa que transformou as nossas cidades, fazendo com que elas assumissem aquela que é actualmente a sua forma familiar. Esta convulsão verificou-se no século XIX (...) e ainda se desenrola actualmente (Lynch, 2012, p.27).

Observa-se em muitas cidades Portuguesas, características semelhantes aos modelos adotados em escolas europeias, que sobressaem pela afirmação do Movimento Moderno que se desenvolve em função das necessidades habitacionais em quantidades e ritmos nunca antes registados.

3. Contextualização territorial

“Eu a Rainha D. Teresa, filha do Rei Afonso, saúdo-vos no Senhor.
Hei por bem fazer vila o supramencionado lugar de Ponte, e aí faço
couto, e assim o decreto e quero que isto tenha toda a força e
firmeza para todo o sempre...”

(Foral da Rainha D. Teresa, concedido a Ponte de Lima em 4 de Março de 1125)

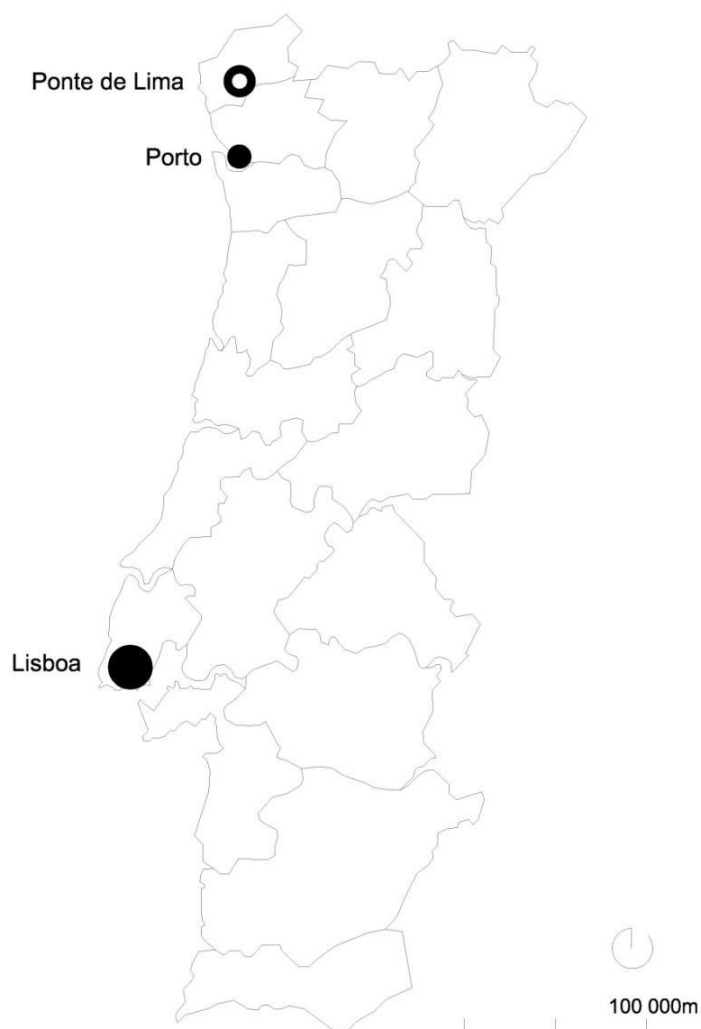


Figura 1. Localização de Ponte de Lima no contexto nacional.

3.1. Enquadramento territorial

A Vila de Ponte de Lima posiciona-se no Noroeste de Portugal (Figura 1), na província regional do Minho, mais concretamente na sub-região Minho-Lima, tradicionalmente de povoamento disperso, pertencendo também ao distrito de Viana do Castelo, representando um dos 308 concelhos do continente Português, incluindo os arquipélagos da Madeira e Açores.

Este Município, com uma área de 320,27 Km², representa 14,43% da área total do distrito, região vulgarmente conhecida por Alto Minho, ocupando uma posição central no Vale do Lima. O concelho era constituído até à nova reforma administrativa por 51 freguesias e 612 lugares. Após a reforma administrativa passou a contar com trinta e nove freguesias.



Figura 2. Enquadramento no distrito de Viana do Castelo

O concelho dista cerca de 20 a 30 Km de distância às catorze vilas e cidades circundantes e que são atualmente sede de municípios – Ponte da Barca, Arcos de Valdevez, Monção, Paredes de Coura, Valença, Vila Nova de Cerveira, Caminha, Viana do Castelo, Esposende, Barcelos, Braga, Vila Verde, Amares e Terras de Bouro. Faz fronteira com os municípios de Paredes de Coura a Norte, Arcos de Valdevez e Ponte da Barca a Leste, Vila Verde a Sueste, Barcelos a Sul, Viana do Castelo e Caminha a Oeste e a Noroeste com Vila Nova de Cerveira. (Figura 2). Em algumas situações, a ligação entre dois centros passa necessariamente por Ponte de Lima, por ser esta a mais curta distância viária, o que demonstra Ponte de Lima como o lugar geométrico mais bem posicionado das equidistâncias no conjunto dos quinze centros urbanos.

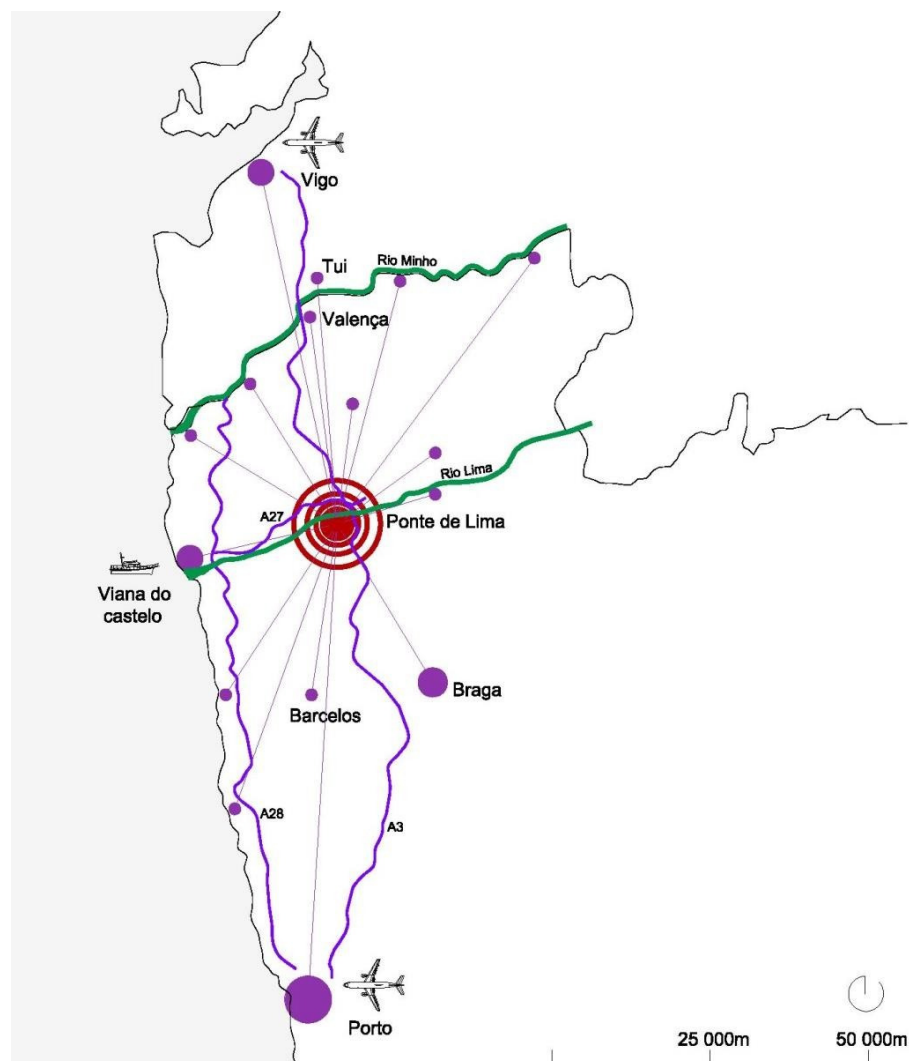


Figura 3. Posição regional de Ponte de Lima

Independentemente desta centralidade, Ponte de Lima foi ultrapassada e prejudicada ao nível da rede viária regional, quando no séc. XIX foi tomada a decisão de gerar uma nova rede em função da capital do distrito (Viana do Castelo), recentemente criado, com especial referência para a linha do caminho-de-ferro. Esta decisão contribuiu para tornar o distrito desequilibrado, isolando ainda mais os restantes centros. Apenas no término dos anos noventa do séc. XX, com a passagem por Ponte de Lima da auto-estrada (A3), o Alto Minho equilibrou a acessibilidade perdida e recuperou alguma coerência territorial, sendo legítimo admitir que se as acessibilidades fossem a única determinante na hierarquia dos lugares centrais, a vila de Ponte de Lima seria hoje capital de Distrito.

Assinala-se ainda, em termos de acessibilidades, a importância da proximidade das infra-estruturas portuárias de Viana do castelo, Leixões e Vigo, bem como dos Aeroportos de Porto e Vigo e da Estação Ferroviária de Braga, que permitem estabelecer ligações rápidas com as principais cidades e o com os locais de maior influência económica e comercial.

O traçado das grandes infra-estruturas viárias, veio permitir alargar e transformar, o tecido empresarial e industrial, para uma escala de maior dimensão. O concelho passou a dotar-se de três polos industriais, com capacidade para absorver unidades de maior dimensão, localizados estrategicamente nas freguesias de Gemieira, Queijada e Calvelo. Para além da proximidade às principais redes, destaca-se a procura de espaços mais alargados e distantes das zonas urbanas, nomeadamente do perímetro da Vila. A oferta diferenciada de novas atividades económicas, influenciou significativamente a progressiva secundarização e terciarização da população ativa. Esta tendência contribuiu para a melhoria de condições de vida da população das freguesias e fomentou a implementação de um conjunto de serviços e oportunidades que favorecem a fixação da população local. Em sentido contrário, a nova estrutura económica produziu efeitos negativos na manutenção das atividades relacionadas com o setor primário, que tem vindo a perder o domínio de outrora.

3.2. Influências de ocupação do território

No que diz respeito às dinâmicas de ocupação e uso do solo que configura o concelho de Ponte de Lima, regista-se o processo de ocupação territorial extensivo, que evolui de forma difusa, suportado pelas principais infra-estruturas viárias, assumindo-se como elemento estruturante da urbanização em crescimento. As dinâmicas de urbanização¹ assentam num somatório de peças soltas, de forma espontânea e em pequenas parcelas, geralmente de natureza rural, desenvolvidas maioritariamente na linha das estradas nacionais e dos caminhos municipais e públicos, por melhor servir o anseio da população e por estarem próximo dos acessos e das redes de eletricidade e telecomunicações.

Na sequência da apropriação extremamente rápida e diversificada, evidenciada ao longo das últimas quatro décadas, deriva um conjunto de fatores que contribuíram para alterar de forma radical a organização do território face ao que antes se conhecia. Associa-se a esses fatores a mudança de vida da população após o 25 de Abril de 1974², que coincide com o regresso definitivo dos ex colonos a Portugal, com a intensidade industrial e as novas oportunidades de criação e fixação de emprego, a par das evoluções tecnológicas e por força da evolução política da União Europeia, que contribuem para mobilizar e articular dinâmicas de ordem económica e social, influenciadoras de motivar novas aglomerações.

Vivia-se num período em que o Estado tudo regulava (sociedade, mercado e território), com o poder local centrado no Presidente de câmara no que diz respeito ao poder municipal de organização territorial, que contava com o acompanhamento técnico de engenheiros e urbanistas (Domingues, 2011, p.26). Fernandes (2005) descreve um conjunto de documentos implementados entre 1852 e 1926, de iniciativa

¹ “Idefonso Cerdà cunhou a palavra urbanização para designar os assentamentos humanos e as ações de transformação/construção desses assentamentos.” (Domingues, 2011, p.21).

² “Revolução de 25 de Abril, também conhecida como Revolução dos Cravos, refere-se a um evento da história de Portugal resultante do movimento político e social, ocorrido a 25 de Abril de 1974, que depôs o regime ditatorial do Estado Novo, vigente desde 1933, e que iniciou um processo que viria a terminar com a implantação de um regime democrático e com a entrada em vigor da nova Constituição a 25 de Abril de 1976.” (Wikipédia).

Estatal, com a intuito de organizar o ordenamento do território (Fernandes, 2005, p.100) que, de uma forma geral, deixa antever que o conjunto de planos e projetos elaborados em grande parte dos municípios do Norte de Portugal, são direcionados para a “resolução das enormes carências” concentradas na questão infra-estrutural, nomeadamente na “distribuição de água ou de construção dos pisos de arruamentos existentes” (Fernandes, 2005, p.110), mas com larga margem de prioridade para as obras a realizar nas cidades de Lisboa e Porto.

Do ponto de vista institucional, no que diz respeito à intenção de constituição de um quadro legal que visa controlar a qualidade do processo de expansão urbana, verifica-se que apesar de Portugal se apresentar na linha da frente no contexto Europeu, consequência do Decreto-lei nº 10 de 19 de Janeiro de 1865, que criava os Planos Gerais de Melhoramento (Amado, 2009, p.19), apenas os centros de relevância distrital tinham o privilégio de ver realizados e concretizados, de forma restrita, algumas propostas traçadas pelos planos, com os municípios de menor dimensão a sobreviverem durante longas décadas a meras intenções, onde se incluí a área urbana de Ponte de Lima.

A regulamentação que estabelece os níveis de ocupação do território no final do século XIX, não correspondeu ao rápido processo de transformação que decorreu na transição para o século XX. O crescimento para além do tecido confinado começa a evidenciar-se de forma indefinida, dando azo ao início de uma urbanização holista, com o Estado a revelar incapacidade para controlar a dimensão física dos principais centros urbanos, agravado pelo registo da intensidade de alargamento sobre o território rural.

A formal afirmação ao alargamento das ações de planeamento a todo o território continental surge na década de trinta, com a entrada de Duarte Pacheco³, impulsionador do desenvolvimento de importantes infra-estruturas e do lançamento de diversos planos de ordenamento e melhoramentos urbanos necessários (Lôbo,

³ Figura marcante da transformação do território da década de trinta. Em 5 de Julho 1932 assume a pasta de Ministro das Obras Públicas e Comunicações até 18 de Janeiro de 1936, altura em que abandona as funções. Impulsiona o desenvolvimento de grandes infra-estruturas, com a construção de estradas, pontes, de barragens e o ordenamento de cidades e vilas, com a realização de planos e de um extenso programa de melhoramentos necessários (Lôbo, 1995, p.36).

2005, p.37), que se arrastaram por longos períodos por falta de informação cartográfica que permitisse a elaboração do plano de urbanização.

A primeira tentativa de realização de um Plano de Urbanização em Ponte de Lima, decorreu em 1947, pela mão do Arquiteto Januário Godinho de Almeida⁴ (Guerreiro, 2007, p.224), tornando-se inconclusiva precisamente pela inexistência de elementos cartográficos suficientes. Desde então iniciou-se o processo de atualização cartográfica do concelho, que viria a ser concluída na década de sessenta.

Procedeu-se a um período de impasse, com origem a processos informais de organização e crescimento urbano registado em todo o concelho, consequência de uma ausência de programação estruturada do uso do território e da débil ação da administração pública, com resultado no aparecimento de atuações de grande indefinição.

A expansão sobre a envolvente rural desenvolveu-se a ritmos e intensidades difíceis de controlar, conferindo ao território novos contornos e nova imagem, que marcam a transformação das paisagens e o seu uso, numa sequência temporal alargada e contínua, acompanhada pela evolução social e económica da população.

A relação da vila com a sua envolvente, anteriormente estabelecida de forma clara, com as duas realidades, a urbana e a rural, que eram bem definidas, resultou na metamorfose territorial. Como referem Portas e Travassos (2001), perdeu-se a lógica que dava sentido *a priori* às diferentes partes e ao modo como se organizavam (Portas, Travassos, 2011, p.168), reduzindo-se os processos de ocupação do território de Ponte de Lima a um urbano descontínuo e fragmentado, necessariamente extensivo e sem um limite definido. Esta leitura não se resume ao concelho de Ponte de Lima, é extensivo a grande parte do território do Noroeste de Portugal e em particular o

⁴ Arquiteto Português (1910-1990). Estudou na Escola de Belas Artes do Porto (1925-1932). A sua actividade profissional atinge a maturidade num período crucial do desenvolvimento da arquitectura moderna em Portugal. Durante a sua carreira distanciou-se de alguns dos modelos mais recorrentes na Europa Central, optando por uma arquitectura que conciliava o moderno e o contemporâneo, a tradição e o sítio e que renunciava o regionalismo crítico. Trabalhou um pouco por todo o país em diversificadas obras de arquitectura e urbanismo. Das muitas obras que criou destacam-se as construções para a Hidroelétrica do Cávado (anos 40 e 60), as pousadas no Norte, blocos residenciais, palácios de justiça, como o de Vila do Conde (1953), mercados como o de Ovar (1950), a Câmara Municipal e o Tribunal de Vila Nova de Famalicão (1961), a Estação da União Elétrica Portuguesa, no Porto (anos 50 e 60) e os planos de urbanização para a Baixa de Amarante (1965) e de Coimbra (1968) (Wikipédia).

distrito de Viana do Castelo, generalizada como uma região tradicionalmente de ocupação dispersa, que se desenvolveu sobretudo a partir da segunda metade do século XX, determinada por diferentes contextos de ordem social, económica, política e cultural, mas também pelas características geográficas e capacidade de aglomeração de cada lugar.



Figura 4. Imagem aérea de um trecho do território de Ponte de Lima

A abertura de novas redes viárias sobre o território em análise, que estabelecem lógicas de maior e melhor proximidade física, vieram alterar os modos de organização social que, como descreve Fadigas (2010), “têm consequências na forma como se estabelecem e mantêm as relações humanas e na forma como se processa a organização espacial dos territórios” (Fadigas, 2010, p.10). A pressão demográfica sobre as cidades e vilas mais próximas aumenta o valor do mercado imobiliário,

afastando as pessoas dos seus locais de emprego, forçando o uso do transporte individual e coletivo nas deslocações residência emprego, fomentando a pressão residencial sobre a periferia urbana.

A introdução das novas infra-estruturas de mobilidade impulsiona os níveis de crescimento urbano, funcionando como uma das chaves fundamentais para dinamizar a nova organização do território.

A pressão sobre o território, de que resulta um conjunto de transformações e processos de continuidade sobre as propriedades rurais, reduz a “agricultura familiar para uma importância residual” (Domingues, 2011, p.118), atividade que durante largos períodos serviu de base fundamental à economia, rendimento e emprego do concelho. A agricultura deixou de se revelar como base fundamental para a economia, sendo ultrapassada pelas atividades secundárias e serviços decorrente de um inevitável declínio, resultante da alteração das classes sociais e da concorrência externa e das políticas da União Europeia.

A transformação da paisagem rural em urbana, que configura a atual forma física e morfológica do território de Ponte de Lima, correspondente ao processo de urbanização que resulta de uma sucessão de atos, decisões pontuais e de uma organização utilitária do espaço que, por acumulação, lhe conferem uma expressão territorial e paisagística própria.

3.3. Origens e formação

Embora a presença humana da área de Ponte de Lima remonte ao período do Paleolítico, cruzando as comunidades da Idade do Ferro (Almeida, 2007, p.31,42), a atual localização da Vila surge do lançamento da estrada romana e da sua travessia do Lima, através da ponte então construída (Andrade, 1990, p.14), comprovada pelo aparecimento de vários marcos miliários nas proximidades (Aurora, 2007, p.290). Por aqui existia um local de paragem, denominado de estação (statio em romano), que

servia para repouso e renovar de energias. A estrada romana, antiga Via Militar XIX, que ligava Bracara Augusta⁵ a Santiago de Compostela, importantes centros de peregrinação, exigia a ponte, considerada como a mais importante de todo o percurso, atualmente formada por cinco arcos originais, (terão sido dez, como refere Paulo Pinto citando o Prof. Doutor Carlos Alberto Brochado de Almeida⁶, sendo que uma parte terá sido substituída quando D. Dinis resolveu reformular o atravessamento e promover a construção da ponte gótica do rio Lima (Lima, 2012, p.80), que vai da Igreja de Stº António da Torre Velha à atual Praça de Camões.



Figura 5. Representação em aquarela do século XVII.

⁵ Nome romano da atual cidade de Braga fundada pelo imperador César Augusto cerca de 16 a.C. (Wikipédia).

⁶ Doutoramento pela Universidade do Porto; Professor Auxiliar da Faculdade de Letras da Universidade do Porto (ap.) e Professor do Instituto Universitário da Maia. É investigador principal do CETRAD - Centro de Estudos Transdisciplinar para o Desenvolvimento (UID 4011, FCT), GR1 - Turismo, Identidades e Património Cultural. Publicou 28 artigos em revistas especializadas, possui 4 capítulos de livros e 13 livros publicados. Possui 26 itens de produção técnica. Participou em 2 eventos em Portugal. Orientou 1 tese de doutoramento e orientou 15 dissertações de mestrado nas áreas de História e Arqueologia e Outras Ciências Sociais. Recebeu 2 prémios e/ou homenagens. Actua nas áreas de Humanidades com ênfase em História e Arqueologia e Ciências Sociais com ênfase em Outras Ciências Sociais. Nas suas actividades profissionais interagiu com 12 colaboradores em co-autorias de trabalhos científicos.

Para a confirmação do núcleo urbano medieval de Ponte de Lima tiveram influência marcante o rio e a ponte romana, hoje a seco. A ponte, única passagem sobre o rio Lima, não era apenas um ponto de passagem da Via XIX, mas também o ponto de confluência de várias estradas, como as que provem de Barcelos pelo vale da Facha ou as que acompanham as margens do Lima, vindas de Viana ou das terras a montante.

A sua estratégica localização regional, fortemente influenciada pela ponte, pois era a única travessia do Lima, concentrou na Vila um conjunto de equipamentos e serviços importantes, a onde afluíam regularmente grande número de pessoas de outras localidades. Marcada pelo florescente núcleo de negócios, fundamentalmente do tipo mercantil e artesão (Goitia, 1982 p.79), numa região de carácter agrário, é dado o direito ao assentamento da feira que se realiza quinzenalmente desde 1125, a mais antiga do País, de extrema importância no progresso financeiro e humano da Vila e de todo o território periférico (Marques, 2007, p.335). A realização da feira, que manteve a exclusividade quinzenal até 1286, foi determinante na projecção que a Vila teve em todo o Entre Douro-e-Minho, permitindo-lhe ultrapassar as contingências da sua interioridade (Lima, 2002, p.73).

A conformação da Vila de Ponte de Lima, que já era um núcleo habitacional de certa importância regional (Almeida, 2007, p.185), recebeu foral a 4 de Março de 1125, o mais antigo do atual distrito administrativo de Viana do Castelo, concedido por D. Teresa, mãe do 1º Rei de Portugal, confirmado por D. Afonso II em 1212. O Foral de Ponte de Lima, a exemplo das cidades medievais, foi atribuído por cumprir um conjunto de obrigações, sendo elevada a concelho simplesmente porque já estava suficientemente organizada, dotada de população ativa e empreendedora (Almeida, Rodrigues, 2007, p.185).

Em 1359 D. Pedro I mandou construir a Muralha que rodeava a Vila, fortificando-a com nove torres e seis portas. Finda a sua função de estratégia militar, foi mandada demolir em 1787 pela Câmara de Ponte de Lima, por ser considerada de irrelevante e prejudicial para a higiene pública. As suas pedras bem aparelhadas, viriam a ser utilizadas na construção de obras de carácter público e privado.

O “muro”, como o habitante lhe chamava, representava a obra humana mais importante da Vila, que lhe permite atribuir o estatuto urbano: Era o símbolo de distinção entre o espaço rural e o urbano e era também uma estrutura condicionante da morfologia e do desenvolvimento do espaço bem como da comunidade humana que encerrava (Andrade, 1990, p.14).

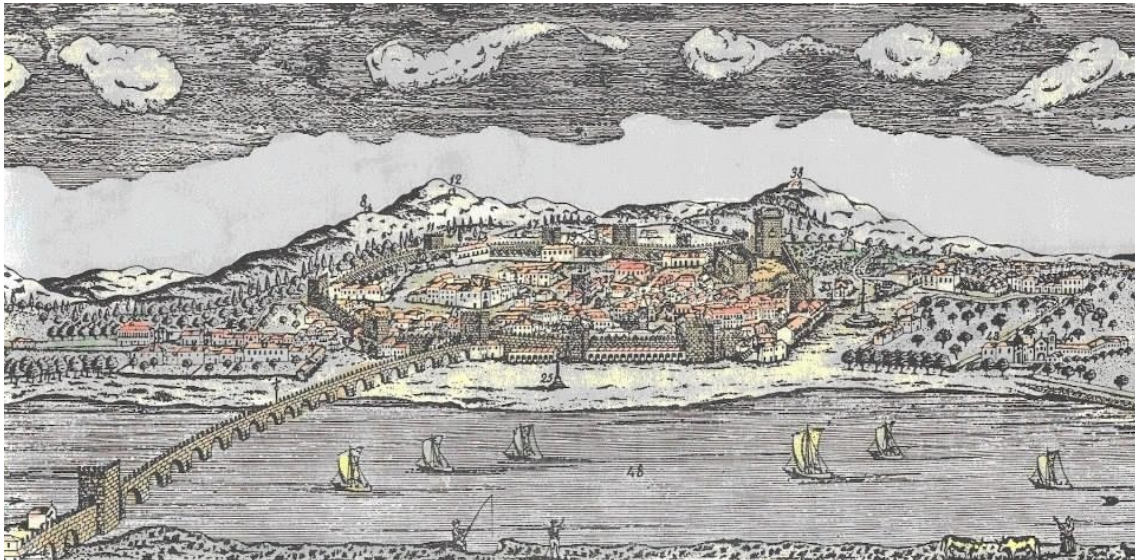


Figura 6. Imagem geral da Vila de Ponte de Lima amuralhada em 1780.

No interior da planta ovalada, a rua representa o elemento fundamental da organização do tecido da Vila medieval. O traçado, de largura reduzida, foi concebido para andar a pé ou com animais de carga e para servir a circulação e o acesso aos edifícios (Lamas, 2014, p.114). Com o crescimento urbano a decorrer a diferente ritmos, a rua funcionava como agente ordenador de ocupação do espaço vazio, promovendo muitas vezes alterações enriquecedoras, transformando a paisagem. O processo de definição de uma nova rua era determinado pela saturação da construção nas ruas mais antigas e pela necessidade de novas edificações. Os topónimos de Ponte de Lima, com nomes como - Triparia, Carniçaria, Tancaria, Sapataria - revelam a setorização da rua enquanto importante eixo das atividades comerciais e de uma dinâmica económica saudável.

A planta evidencia uma rua que estendia-se quase contínua, correspondente aproximadamente à atual rua do Souto, rua da Abadia e rua Beato Francisco Pacheco, entre a Porta do Souto e a Porta de S. João, ou seja, entre, respetivamente, as vias externas vindas de Barcelos e Ponte da Barca (figura 7). Esta rua, que no Portugal medieval tomava o nome de rua Direita (Andrade, 1990, p.17), nome aliás atribuído a um dos troços (rua Direita da Sapataria), representava, tal como hoje, o eixo de maior movimento urbano. Daqui irradiam várias artérias, variando de dimensão e de importância económica.

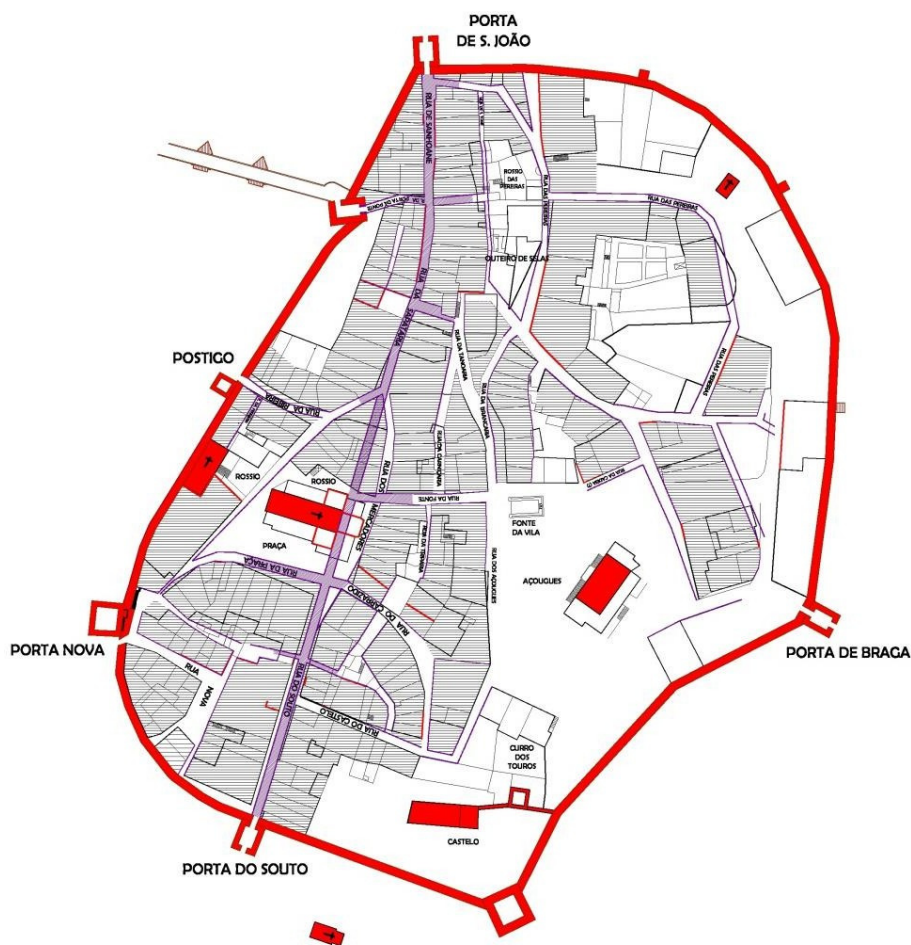


Figura 7. Representação da primitiva rua Direita e projeção de várias artérias.

Regista-se em confrontação a existência da Igreja Matriz, como principal lugar de religiosidade, formando lateralmente uma praça de geometria irregular, atualmente correspondente à rua Cardeal Saraiva. Bem perto acomodavam-se os edifícios públicos

de maior importância. Na rua da Carnizaria, onde hoje se situa a Fonte da Vila, ficava a casa do concelho, correspondente à atual Câmara Municipal, ponto de encontro da população, pois era ali que tinham que cumprir com as suas obrigações concelhias, pagamentos queixas ou arrematações (Andrade, 1990, p.24). Ainda voltado à praça seria implantado o hospital, resultando na destruição de um conjunto significativo de edifícios e eliminação de uma artéria.

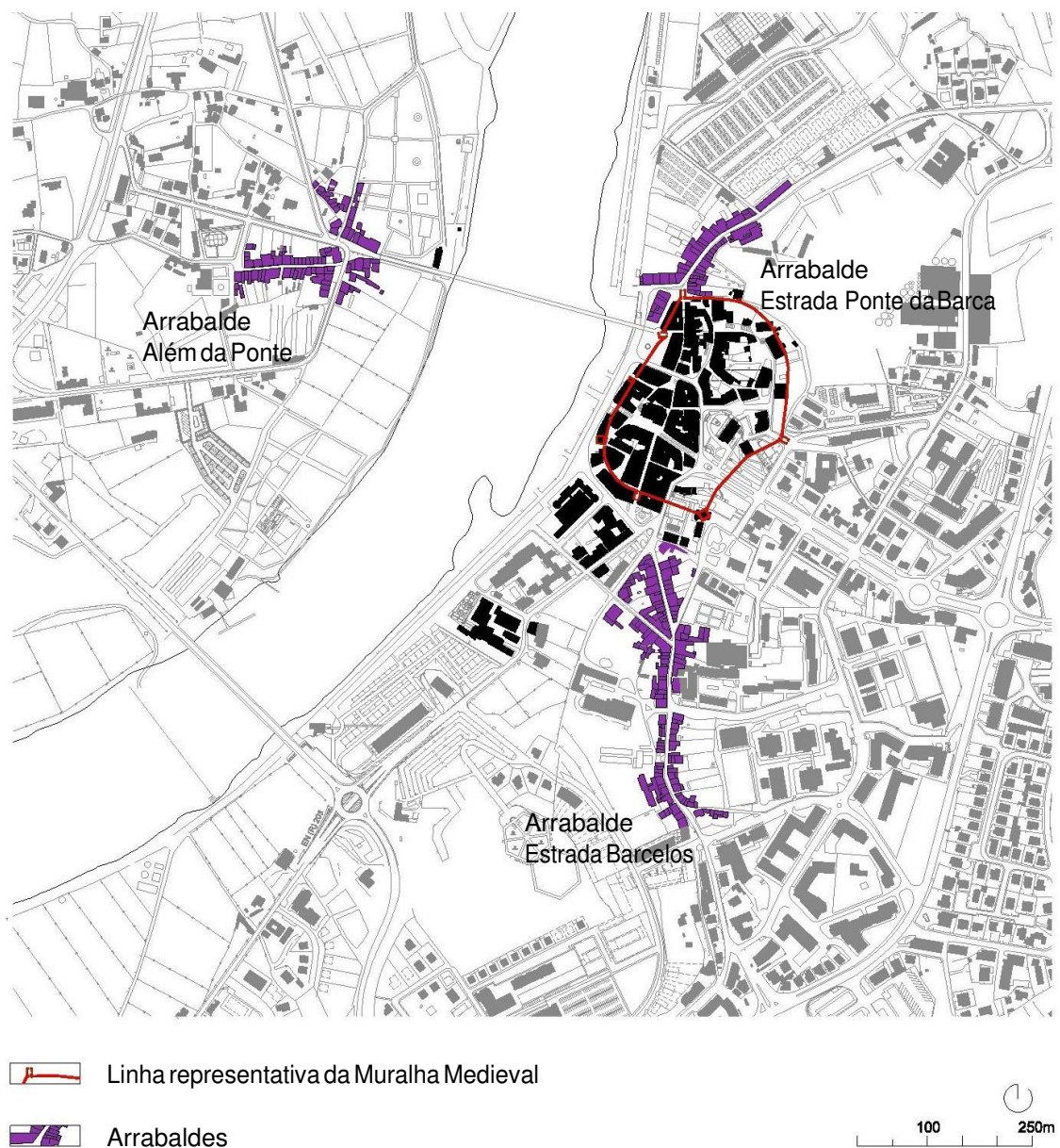


Figura 8. Localização dos Arrabaldes

Em relação à maioria dos núcleos urbanos medievais, que apresentam normalmente ruas tortuosas e íngremes, Ponte de Lima apresenta-se morfologicamente diferente, com a planta a implantar-se em local fundamentalmente plano, justificando alguma regularidade e simplicidade do seu tecido urbano.

Os arrabaldes⁷ correspondem ao processo de expansão urbana da época, e compreendem atualmente a rua Vasco da Gama, na saída para Ponte da Barca, a rua Norton de Matos, na saída para Barcelos/Braga e o chamado Arrabalde de Além da Ponte, na margem direita do rio Lima. Os arrabaldes surgem no prolongamento dos eixos viários existentes e foram fator determinante para o desenvolvimento urbano da Vila. Com o desenvolvimento socioeconómico registado nas últimas décadas, perderam a vitalidade de outrora. Para além de evidenciar pouca vivência urbana, apresenta o edificado cada vez mais degradado e a necessitar de rápida intervenção. Os arrabaldes estabelecem-se como as primeiras ações de expansão urbana por saturação de um tecido confinado que se viram a alastrar de forma mais rápida a partir do século XX.

3.4. Dinâmicas socioeconómicas

“As vantagens das economias de escala, a descentralização dos serviços da administração e outros serviços coletivos, o aumento da mobilidade, a integração e a abertura económica com os outros níveis hierárquicos e espaços envolventes contribuíram para a formação de centralidades concelhias políticas e económicas promotoras da atração de pessoas e recursos.”

(Alonso, Santos, Guerra, Martins, Graña, Fernandes, 2008, p.249)

⁷ Localizados na periferia de uma cidade; fora dos limites de uma cidade; subúrbio

Do ponto de vista estatístico e tendo como referência os índices das sub-regiões em que se divide o território dos países da União Europeia definidas pelo Eurostat, a região do Alto Minho enquadra-se na NUT III Minho-Lima. De acordo com os dados censitários de 2011, possui cerca de 236.467 habitantes (INE, CENSOS 2011), o que representa cerca de 7% da Região Norte e 2% da população do país. Relativamente ao enquadramento territorial do Alto Minho, o concelho de Ponte de Lima apresenta a segunda maior população residente com 41.874 habitantes, correspondente a uma densidade populacional de 135,8 habitantes por Km² (Figura 9), superado apenas por Viana do Castelo que representa o maior número de população residente, 85.312 habitantes e uma densidade populacional de 277,5 habitantes por Km².

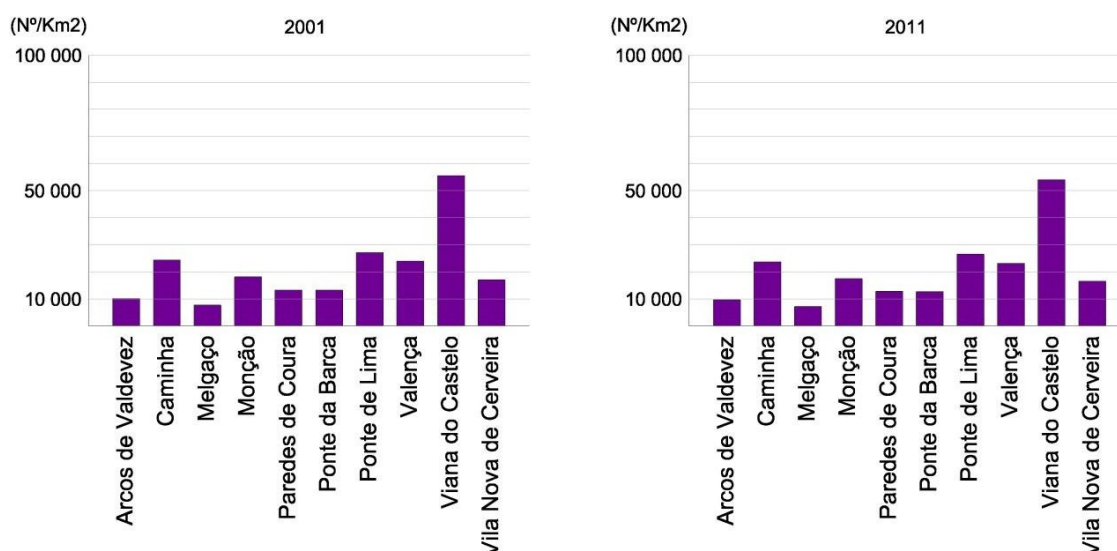


Figura 9. Densidade populacional dos concelhos do distrito de Viana do Castelo

A grande maioria dos Concelhos abrangidos pela Região do Alto Minho registou, ao longo do período intercensitário 2001-2011, um decréscimo populacional, que se afigura tendencialmente mais expressivo nos Municípios menos densamente povoados. Vila Nova de Cerveira destaca-se por ser o único concelho a apresentar índices de crescimento da população presente, 8810 residentes em 2001 e 8974 em 2011, seguido de Valença que praticamente manteve o mesmo número de habitantes em relação aos dados de 2001.

No que diz respeito aos dados da população residente no concelho de Ponte de Lima registados em 2001 e 2011 (43.711 e 41.874 respetivamente) verifica-se uma variação populacional de -4,38% que, em números absolutos, traduz numa diminuição de 1.837 indivíduos residentes no concelho. Esta variação negativa vem contrastar com os valores verificados anteriormente entre 1991/2001, intervalo que apresentou um crescimento populacional de 2,1% (INE: Censos 2001). Estamos assim perante um processo acelerado do envelhecimento aliado ao declínio da fecundidade devido às transformações económicas e sociais.

A tónica dominante dos movimentos demográficos desde o início do século XX tem sido a emigração, sendo uma das áreas tradicionalmente mais atingidas, sobretudo desde a década de 60, onde o concelho perdeu maior número de população. A década de 60 foi profundamente marcada pela emigração para a Europa, enquanto, na década de 70, registou-se alguma recuperação populacional devido, quer ao estancar do fluxo emigratório, face à crise económica dos países recetores, quer à melhoria de vida operada com as transformações socioeconómicas provocadas pelo 25 de Abril, quer ainda, ao retorno e fixação de populações retornadas das ex-colónias. A década de 80 foi marcada por uma tendência de regressão demográfica resultante de alguma retoma da emigração, da periferação do processo de desenvolvimento das áreas de maior interioridade e de algum reordenamento interno da população, traduzido num movimento de abandono das áreas socioeconómicas mais frágeis para a proximidade da sede de concelho, que progressivamente se foram qualificando e melhorando a sua qualidade de vida. Na década de 90 este quadro foi de certo modo reforçado com a regressão populacional a atingir um valor de -0,08.

Relativamente ao comportamento populacional concelhio, desde os anos 60, destaca-se no concelho de Ponte de Lima um crescimento positivo, ainda que moderado, sobretudo a partir dos anos 80, tendência que continua a manifestar-se nos anos 90, a comprovar através dos dados do Censos, devido, essencialmente, a um crescimento natural positivo, consequência de um maior dinamismo económico, que se traduz numa maior capacidade de fixação de população jovem, não sendo, também, de excluir a atração de populações provenientes de outras regiões, dadas as maiores

oportunidades de emprego, nomeadamente nos setores terciário e secundário. As freguesias que apresentam a densidade mais elevada (superior a 250hab./Km²) coincidem com a sede do concelho, como é o caso de Arca, Arcozelo e Correlhã.

Relativamente à distribuição da população residente pelas freguesias do perímetro em análise, o conjunto de freguesias, formado por Ponte de Lima, Ribeira, Arca, Feitosa, Correlhã e Arcozelo, conta com 13.248 residentes, o que corresponde a cerca de 32% da população residente total do concelho.

Em relação ao comportamento populacional, regista-se nos primeiros trinta anos do século XX um crescimento de 981 habitantes (13%), mais acentuado nas freguesias de Ponte de Lima, Correlhã e Arcozelo. Entre 1930 e 1970, apesar de um crescimento global de 7290 para 8363 habitantes, verifica-se uma quebra relativa de residentes nas freguesias de Ponte de Lima, Arca e Feitosa, em cerca de 2% (de 3264 para 3185 habitantes). Entre 1970 e 1991, com as freguesias de Correlhã e Arcozelo a manterem um crescimento regular em cerca de 20%, as freguesias de Arca e Feitosa dão sinais de recuperação com 10% de crescimento, acentuada sobretudo na década de 80, precisamente a época em que se verifica a maior quebra da Vila de Ponte de Lima com um registo -12%, (de 2660 para 2374 habitantes). Entre 1991 e 2011 registam-se significativas alterações em relação às anteriores orientações. Assinala-se uma quebra relativa de residentes nas freguesias de Correlhã e Arcozelo em cerca de 5% (de 7000 para 6670 habitantes), e relativo crescimento das freguesias de Ponte de Lima e Arca e, de forma mais acentuada, na freguesia de Feitosa (figura 10).

A vitalidade económica destes espaços é evidenciada pelo crescimento substancial das áreas de infra-estruturas, ao apresentarem um aumento da área de implantação de cerca de 100% entre 1990 e 2005. Entre 1990 e 2000, com a construção da A3 (Porto-Vigo), observa-se um aumento da pressão humana junto à sede de concelho e ao longo das principais saídas, resultando na definição de um corredor e na fragmentação na direção Norte-Sul. Estas dinâmicas territoriais repetem-se entre 2000 e 2005, aquando da construção da A27 para Viana do castelo e dos acessos criados para o interior, de uma forma direta para os concelhos de Arcos de Valdevez e Ponte da Barca (Alonso, Santos, Guerra, Martins, Graña, Fernandes, 2008, p.251).

No período compreendido entre 2001 e 2011, assinala-se o crescimento demográfico das freguesias de Arca, Ponte de Lima e, de forma mais expressiva, da freguesia de Feitosa, e um significativo decréscimo nas freguesias de Arcozelo, Correlhã e Ribeira.

Importa ainda registar que as freguesias que apresentam a densidade mais elevada (superior a 250hab./Km²) coincidem com a sede do concelho, como é o caso de Arca, Arcozelo e Correlhã. O maior dinamismo populacional está relacionado quer com a sua base produtiva local, quer com a melhoria das redes de acessibilidade.

Para melhor aprofundar as dinâmicas que determinam o crescimento do uso e ocupação do solo urbano do perímetro urbano, regista-se como aspeto primordial, as anteriores análises às dinâmicas demográficas e de evolução populacional, estabelecidas pela ação privada e pública, influenciadoras do conjunto de transformações que originam ciclos de crescimento diferenciado, o que reflete, em grande medida, as dinâmicas sociais, culturais, económicas e políticas existentes no território.

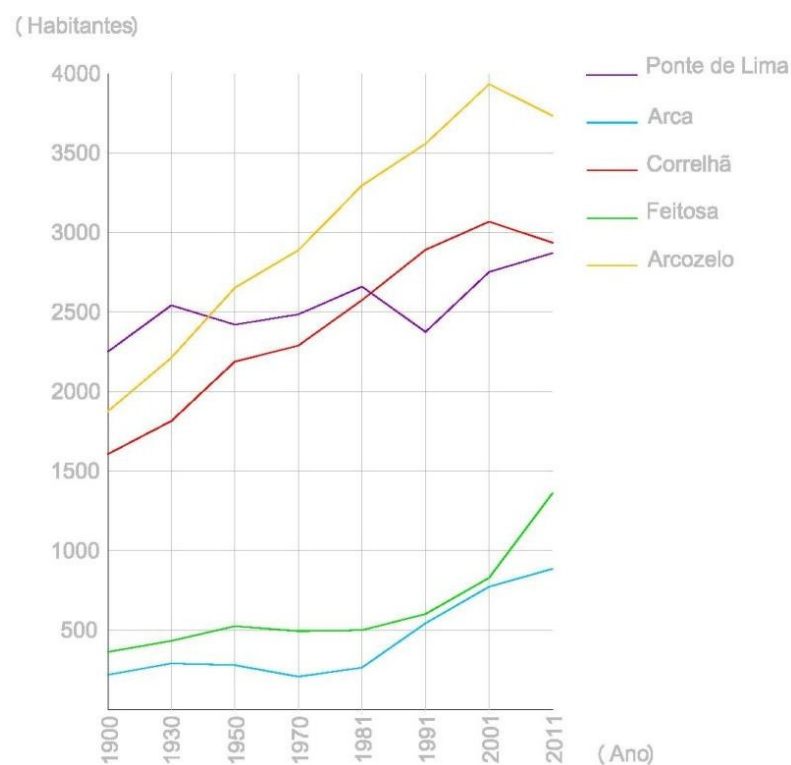


Figura 10. Tendência de crescimento urbano de Ponte de Lima entre 1900 e 2015.

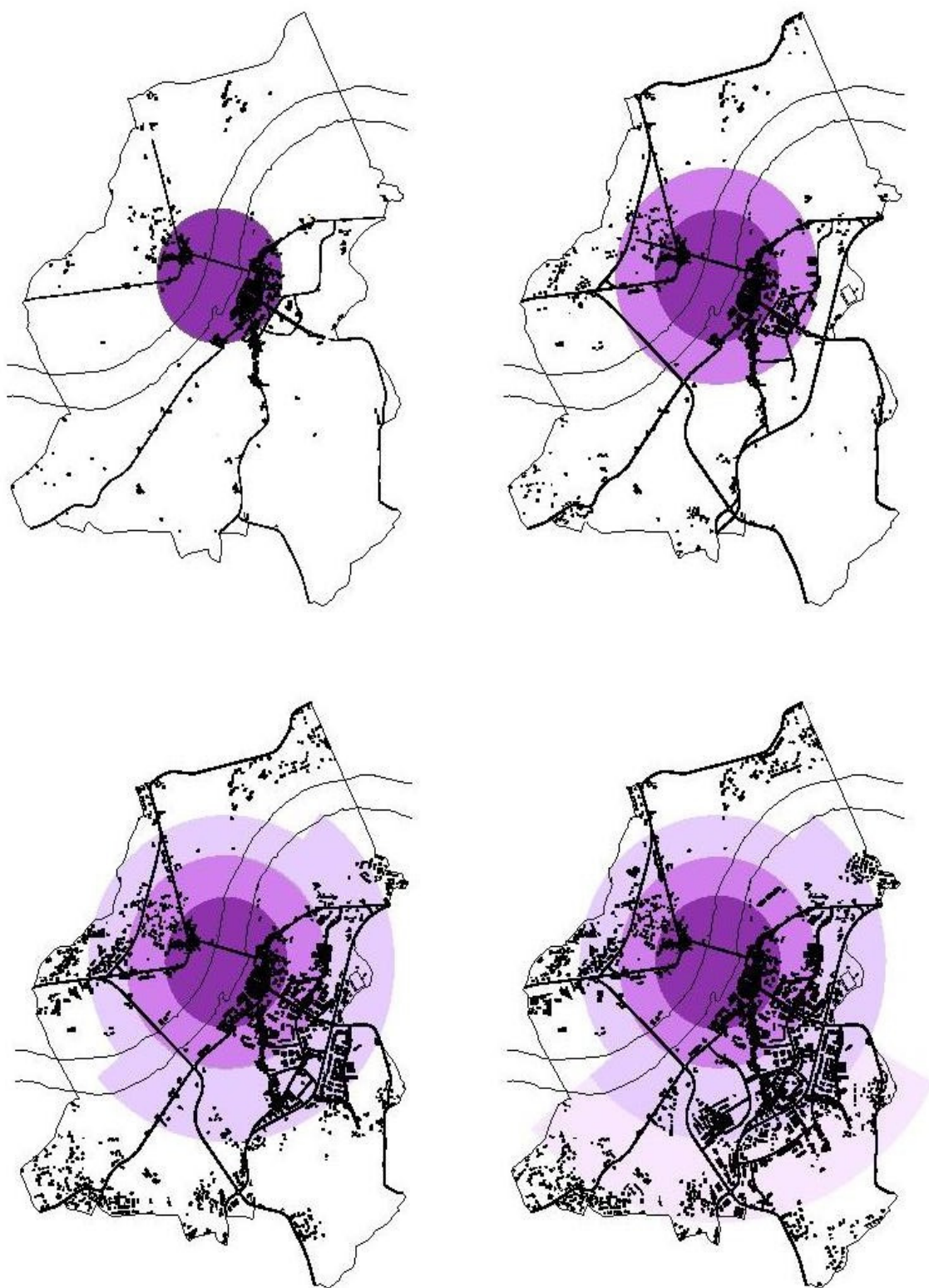


Figura 11. Diferentes fases de crescimento urbano de Ponte de Lima.

Nos últimos anos destaca-se a influência da globalização, do planeamento espacial, do ordenamento do território e da gestão ambiental, como resultado do interesse e da intervenção pública e a pressão no rural pelo urbano, como as principais forças motrizes indutoras da ocupação e uso do solo.

As principais mudanças resultam da urbanização associada à alteração do perfil socioeconómico da população que motivam o crescimento dos espaços urbanos e da pressão demográfica que se reflete de forma radial (Figura 11) a partir do núcleo central da Vila de Ponte de Lima. Nos espaços periféricos verifica-se um progressivo abandono populacional mas, embora menor, mantém-se o crescimento da edificação.

O património edificado evidência dinâmicas de ocupação do solo caracterizadas por uma dispersão substancial do povoamento, o que revela uma humanização generalizada e contínua do território, com índices bastante diferenciados do ponto de vista demográfico. A centralidade da Vila de Ponte de Lima e das áreas envolventes, contrastam com o envelhecimento e desertificação da população das freguesias periféricas, que se tem vindo a intensificar ao longo do tempo.

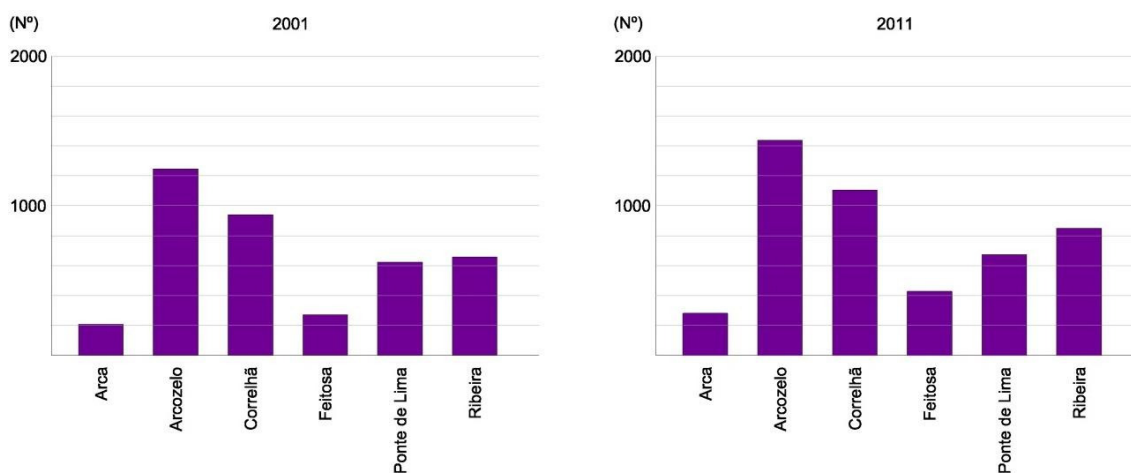


Figura 12. Evolução dos edifícios clássicos na periferia de Ponte de Lima

A descentralização dos serviços da administração, a crescente mobilidade, a integração e a abertura económica, contribuíram para a formação de centralidades concelhias, políticas e económicas promotoras de atração de pessoas e recursos. A expansão e o

aumento do edificado da área urbana de Ponte de Lima correspondem a dinâmicas e processos de desenvolvimento na Vila e nas freguesias circunvizinhas, resultado da progressiva secundarização e terciarização da população ativa e na formação de espaços periféricos.

A vitalidade económica destes espaços é evidenciada pelo crescimento substancial das áreas de infra-estruturas, ao apresentarem um aumento da área de implantação, expressa de forma mais significativa nas freguesias de Arca e Feitosa, fruto da maior dinâmica de expansão urbana e ocupação territorial da periferia do núcleo mais antigo.

No que diz respeito aos edifícios de habitação clássica, o concelho de Ponte de Lima evoluiu de 16 812 edifícios em 2001, para 19 654 em 2011. Relativamente à área periférica em análise, o número de edifícios de habitação clássica, representam, no ano de 2011, cerca de 24% do total do concelho. Em termos evolutivos, as freguesias circunvizinhas viram aumentar o número de edifícios clássicos de 3 947, em 2001, para 4 776 em 2011.

A leitura do gráfico da figura 12 revela que as freguesias de Arca e Feitosa, as de menor dimensão em termos de ocupação territorial, representam os índices de maior evolução entre os anos de 2001 e 2011, resultado da orientação da expansão urbana de Ponte de Lima direcionada a Nascente e Sul. A área urbana da Vila, em resultado das dinâmicas urbanas de ocupação territorial introduzidas em épocas anteriores, perdeu relevância, representando em 2011, comparativamente com o ano de 2001, apenas um aumento de cerca de 8% de edifícios clássicos. As restantes freguesias (Arcozelo, Correlhã e Ribeira), as de maior densidade populacional do concelho, apresentam resultados consideravelmente inferiores, consequência da desagregação com a área periférica e da maior dispersão habitacional.

No que diz respeito ao número total de alojamentos das freguesias que abrangem o perímetro urbano em análise, destaca-se, de forma clara, a freguesia da Feitosa com 117% de crescimento no período decenal de 2001 a 2011. Os indicadores não só

revelam um crescimento direcionado para Sul do Cento Histórico, como evidenciam um crescimento apoiado no modelo da habitação multifamiliar.

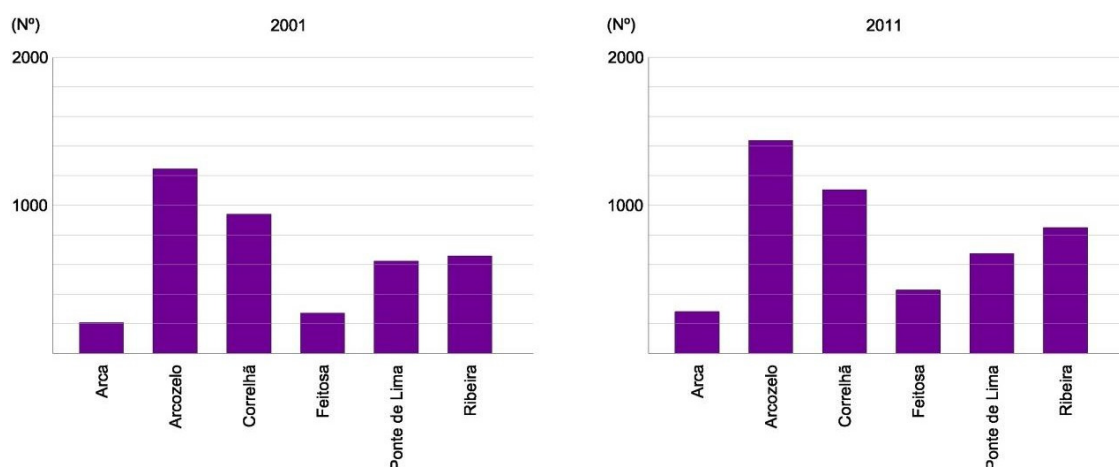


Figura 13. Evolução dos alojamentos na periferia de Ponte de Lima

Segue-se a freguesia de Arca, com um crescimento de cerca de 33% entre 2001 e 2011, mantendo os indicadores de expansão urbana nas áreas urbanizáveis disponíveis a Nascente. As freguesias de Arcozelo e Correlhã, as que apresentam maior número de alojamentos, revelam índices de menor crescimento, respetivamente 15% e 18%, o que evidencia o decrescimento populacional nas áreas mais distantes do núcleo central.

Do ponto de vista das dinâmicas socioeconómicas locais, Ponte de Lima foi desde muito cedo importante centro de atividades económicas, influenciado pelo crescimento demográfico e renascimento da economia registados no período da Idade Média.

O intramuros era um espaço económico, a casa não servia apenas de residência, era o local onde o artesão trabalhava e onde os comerciantes vendiam os seus produtos, na parte baixa do edifício, à beira da rua. A posição estratégica de passagem e atividade mercantil diversificada conferiu-lhe características de um importante espaço económico onde afluíam inúmeros forasteiros, chegando mesmo a sustentar redes comerciais alargadas que cruzavam as fronteiras nacionais.

O curso de água do rio Lima, que se desloca no sentido este/nordeste, catalisa uma vasta rede hidrográfica para onde convergem os ribeiros e regatos. A capacidade de ser navegável em boa parte do seu percurso, permitia que regularmente os barcos de “água arriba” realizassem o transporte de madeira, cal, telha, louças, vinho, sal e uma outra variedade de mercadorias que se multiplicavam em dias de feira (Almeida, Almeida, 2007, p.20).

O território é marcado por uma economia agrária, com solos de elevado grau de fertilidade, em especial nos alvéolos e nas veigas, baseada genericamente no trabalho do agregado familiar assente em métodos tradicionais, se não mesmo ancestrais. Para além dos cereais, a economia local é ainda marcada pelo cultivo da vinha, pela pecuária, e atividade do setor agro-florestal.

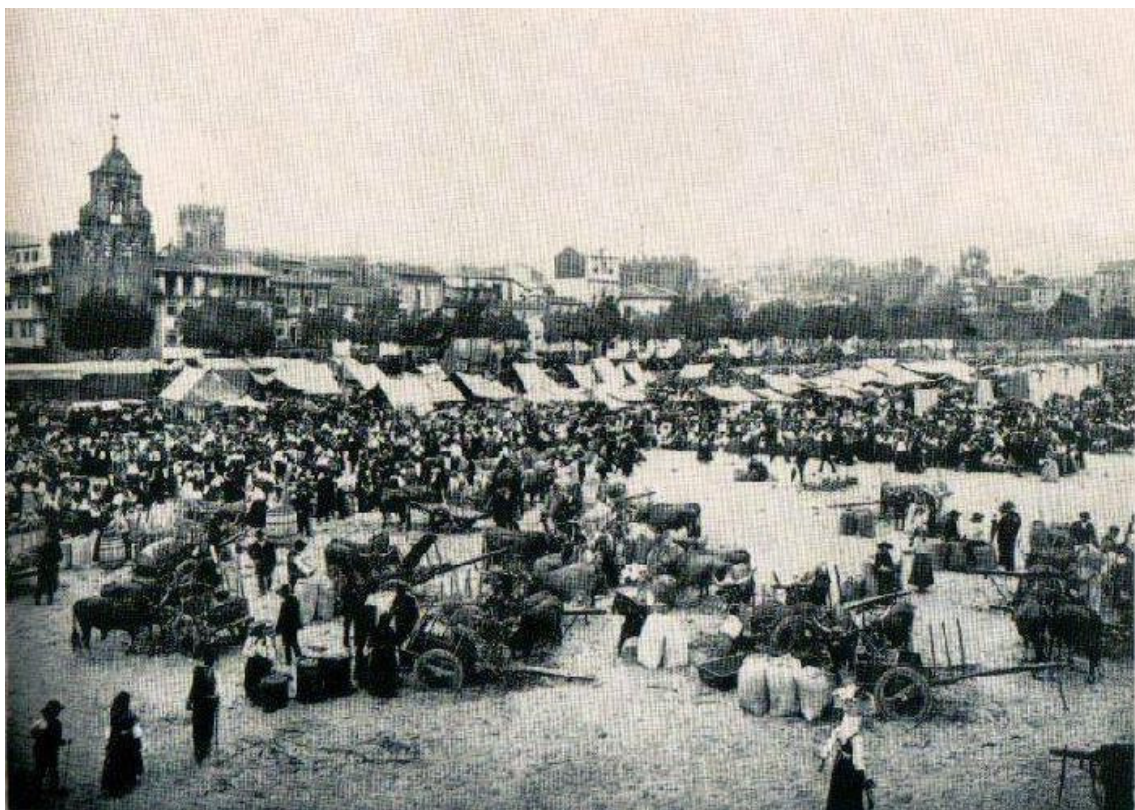


Figura 14. Aspeto geral da feira quinzenal.

A feira teve desde a sua implementação elevada importância enquanto local de transição de mercadorias, funcionando como importante desenvolvimento económico e contribuindo para a partilha de ideias e conhecimento de outras culturas. A Vila engrandecia-se de quinze em quinze dias quando as gentes da aldeia e outras

povoações se faziam ao caminho para vender ou comprar os seus produtos, pois era na feira que quase tudo se comprava e vendia. Apesar da importância económica que ainda representa, a feira perdeu vitalidade fruto do crescimento da atividade comercial evidenciado pela implantação de grandes superfícies que apresentam uma oferta diversificada.

A evolução tecnológica que decorreu durante a Idade do Ferro, através da difusão, em larga escala, de instrumentos em ferro para corte e preparação das pedras (Almeida, Almeida, 2007, p. 46), permitiu incorporar a pedra aparelhada na maioria das construções, muito utilizada nos diferentes períodos históricos enquanto principal elemento construtivo de importantes obras e que são hoje parte integrante da imagem urbana de todo o território. A indústria de extração e transformação de granito está aliás, fortemente enraizada em Ponte de Lima, sobretudo na zona das Pedras Finas. Este setor representa importante relevo na economia local sustentando cerca de 500 postos de trabalho. A pedra que aqui é extraída é maioritariamente para o mercado da construção, sendo ainda utilizada na produção artística.

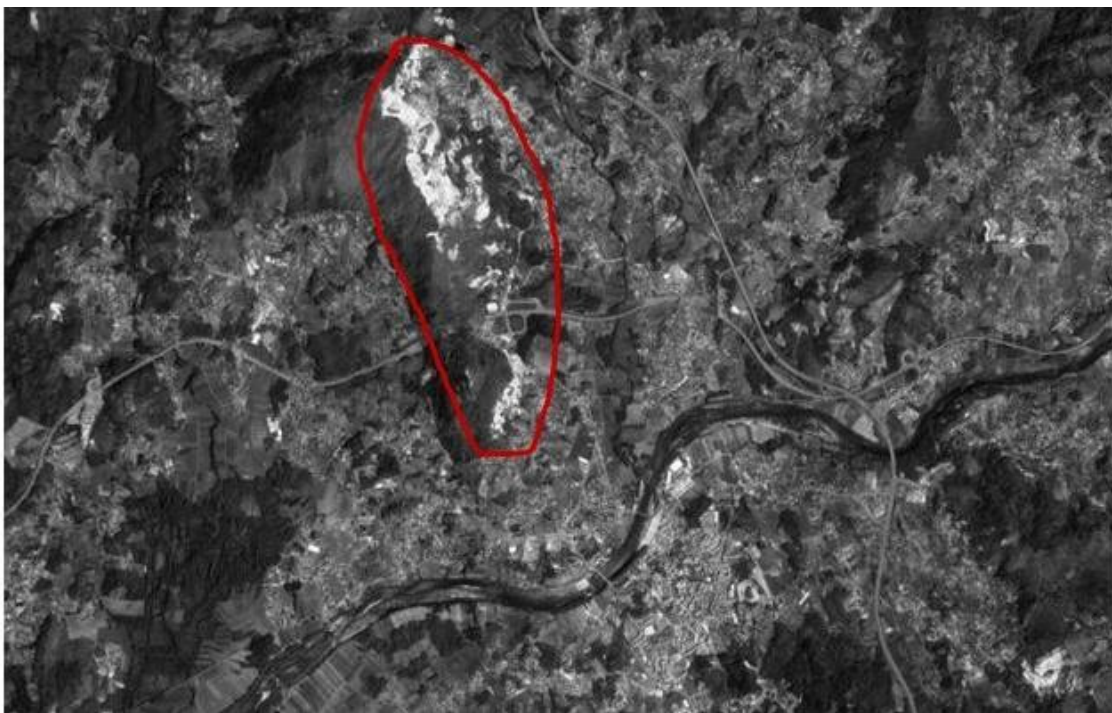


Figura 15. Localização das Pedreiras das Pedras Finas em Arcozelo, Ponte de Lima.

As novas vias de circulação decorrem do processo de transformação e crescimento urbano de finais do século XIX. O início de alteração da estrutura urbana está conetado com a abertura da Avenida António Feijó que parte do Centro Histórico e projeta perpendicularmente novos arruamentos urbanos geradores da expansão da Vila para Nascente. Na segunda metade do século XX, a construção da ponte de Nossa Senhora da Guia e a abertura das vias de acessos externas, transformam todo o perímetro urbano, marcado pela construção de edifícios de habitação e comércio e empreendimentos públicos. Estas áreas transformam-se num espaço económico, onde se concentram diversas atividades de dimensão variável.



Figura 16. Imagem aérea de Ponte de Lima.

Mais recentemente as grandes infra-estruturas viárias, a A3 e A27, vieram aproximar Ponte de Lima das cidades de maior dimensão, como Braga, Porto e Viana do Castelo em Portugal, e de Tui e Vigo em Espanha. O projeto de reabilitação do património edificado e de valorização das margens ribeirinhas, levado a cabo pelo Município de Ponte de Lima através do “Projeto de Delimitação da Área de Reabilitação Urbana de Ponte de Lima” iniciado em 2011, conjuntamente com a típica gastronomia minhota e

com a oferta de um conjunto de eventos, representam forte atrativo turístico para inúmeros visitantes ao longo do ano vindos dos quatro cantos do mundo.

3.5. Polaridades

Até ao início do século XX a área central da Vila constitui-se no foco principal de aglomeração de funções direccionas nas várias esferas da vida social, na qual se concentravam as principais atividades comerciais, de serviço e da gestão pública e privada.

A política de investimento público do início do século começa a evidenciar a perda da hegemonia dessa centralidade, manifestada pela explosão de novas dinâmicas de investimento, de que resulta a conformação de novos e auspiciosos elementos urbanos. Nesta fase, os padrões de implantação não revelam sinais de preocupação em termos de organização territorial, apenas procuram a presença de traçados existentes como fator essencial para a sua localização. Esta lógica de ocupação viria a configurar-se como uma das primeiras ações urbanas a produzir efeitos de expansão, enfatizando o desenvolvimento das infra-estruturas viárias e fomentando a organização de novas urbanizações.

Com a construção de novos equipamentos públicos, com destaque para o Hospital e a Escola Técnica, o centro da vila desloca-se gradualmente para Nascente e Sul. A importância e dimensão destes elementos urbanos revela os primeiros padrões de afirmação de uma polaridade que viria a desenvolver-se ao longo do tempo. A localização destes elementos, juntamente com a “Avenida Nova, foram decisivos para traçar o rumo de desenvolvimento urbano de Ponte de Lima. O interesse e o investimento do setor imobiliário passaram a controlar o mercado de solos e os processos de produção do tecido. As primeiras ações acontecem no filamento infra-estrutural, até surgirem urbanizações de maior dimensão por iniciativa de grupos de capital financeiro do imobiliário e da construção.

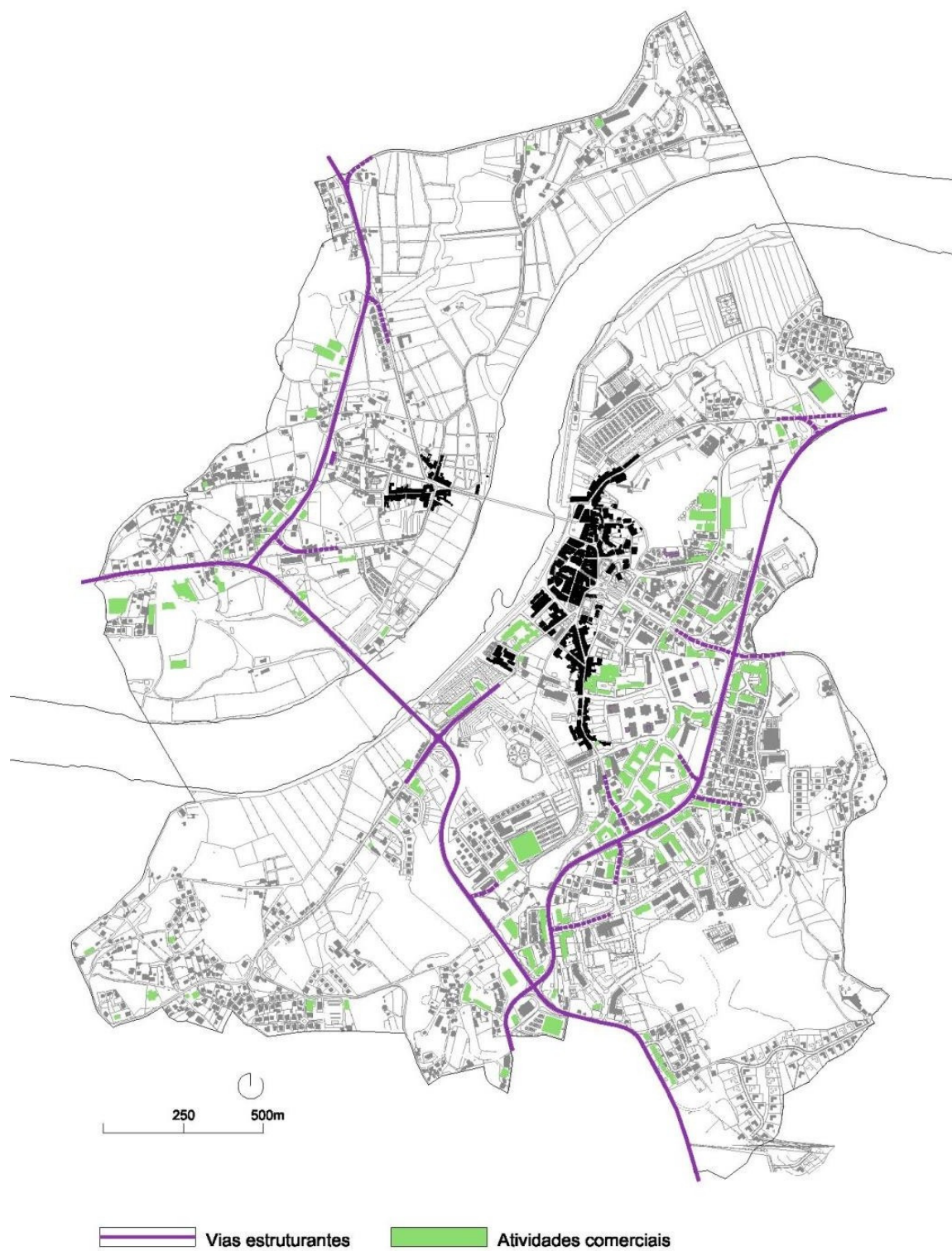


Figura 17. Localização dos estabelecimentos comerciais da periferia.

O perímetro urbano ganha progressivamente nova dimensão, correspondendo ao aumento da população residente, resultante do crescimento económico e da oferta de novos empregos, dominados pelos setores do comércio e serviços.

Por consequência da localização geográfica dos novos pontos fixos, que estabeleceram as novas dinâmicas de crescimento, a produção do espaço urbano evidencia claramente uma ocupação fragmentada de que resulta um tecido disperso e desconexado do núcleo antigo, para o qual as dinâmicas de planeamento não encontraram esquemas de ordenamento e articulação.

A abertura dos novos traçados periféricos, estabeleceram-se em importantes corredores de passagem, facilitando a mobilidade e distribuição com outras localidades. No contexto territorial, a sua presença marca, de forma significativa, a configuração atual do aglomerado urbano. Dada a sua localização estratégica, sucederam-se ao longo do traçado um conjunto de ações que combinam na mistura de funções e usos múltiplos, como edifícios uni e multifamiliares de habitação, de comércio e serviços.

A forma como os traçados se estenderam e densificaram em corredores urbanos, tornaram o aglomerado excessivamente dependente da sua presença, reforçados pelos traçados viários arteriais que organizam o núcleo urbano.

Até quase ao final século XX, as construções apoiadas nos novos traçados, consistem sobretudo na edificação de moradias (numa primeira fase) e de blocos de habitação (numa segunda fase), que começam a introduzir no rés-do-chão espaços comerciais, aumentando os limites mercantis e reforçando a importância das vias no quadro de evolução do espaço urbano. Estas ações reforçam, de forma expressiva, os padrões generalizados de um crescimento caracterizado por relevantes índices de dispersão, fomentando excessivos espaços vazios, que tem sido gradualmente ocupados.

No decorrer das últimas décadas, sobretudo desde os anos 90, por influência do progresso económico e do efeito das novas acessibilidades, como a A3 e a A27, é patente a pressão edificatória em proximidade dos principais traçados urbanos imposta pela facilidade de ligação automóvel. Desde então assiste-se à proliferação de



Figura 18. Localização das áreas comerciais de maior afluência.

novos e multi-escalares edifícios comerciais, alastrando-se em função dos melhores espaços disponíveis desde que servidos pelas principais vias de acesso.

Estabelece-se a introdução de uma nova escala e modelos com padrões de maior aglomeração urbana, suportados pelas convencionais infra-estruturas, que resultam maioritariamente em situações de rutura pela incapacidade de conexão com os nós de acesso. Esta dificuldade revela situações de necessidade de alteração dos traçados existentes que estabelecem os acessos às superfícies comerciais, como se evidenciana E.N. 306 próximo da rotunda de Feitosa. Estes novos modelos geram alterações precipitadas na paisagem e correspondem a processos ambíguos que perturbam as lógicas de homogeneidade da escala urbana, estabelecendo níveis de proximidade irracional e de descontinuidade elevados.

Contrariamente à fase inicial de expansão, correspondente ao período de maior influência de investimento público, em que era a implantação dos edifícios públicos a impor as dinâmicas de crescimento urbano, com as novos padrões de regulação dos processos privados de urbanização, são estes a determinar a localização dos novos edifícios de caráter público, resultado da libertação de parcelas de terreno a favor do município, geralmente anexas no próprio plano.

Estes elementos de utilização pública, propícios a maior concentração da população, situam-se agora difundidos no território, estabelecendo dinâmicas bastante mais amplas e fomentando novos e controlados processos de continuidade urbana. A forma como se estabelecem no território, marcada por diferentes pontos de convergência, contribui para uma espacialidade com princípios de continuidade, desencadeando dinâmicas urbanas, mesmo em espaços de menor intensidade.

Apresenta-se como fator dominante de todas as ações realizadas ao longo dos séculos XX e XXI, os traçados das vias estruturantes, para onde confluem as vias arteriais provenientes do tecido antigo e dos sucessivos processos de urbanização produzidos na periferia. Estes traçados, embora ainda apresentem índices razoáveis de articulação e sincronização, são quase exclusivamente vias de circulação automóvel. Para além de sofrerem os efeitos negativos da pressão viária urbana diária, revelam-se como elemento determinante para a fragmentação do tecido urbano da periferia.

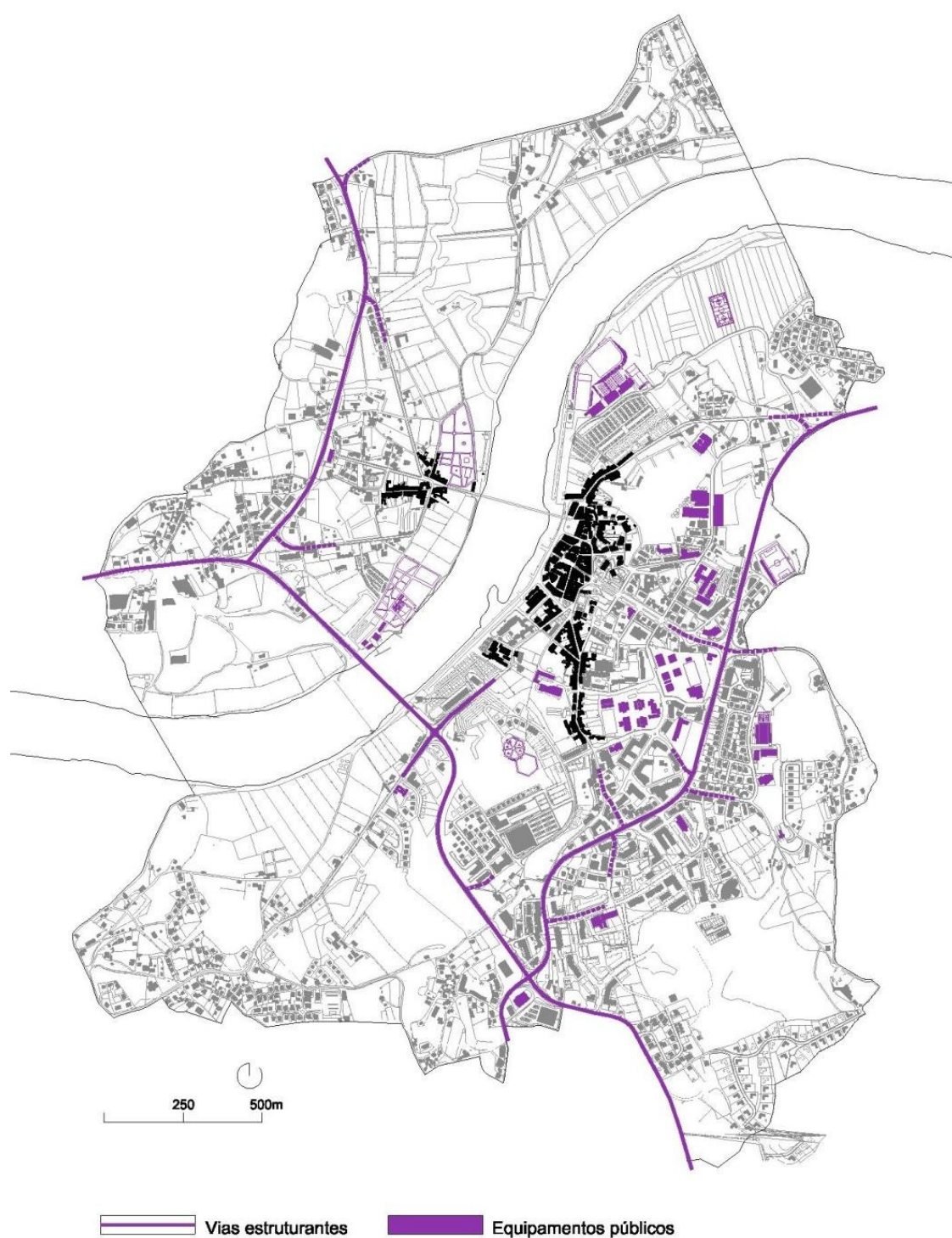


Figura 19. Localização dos equipamentos públicos da periferia.

4. Evolução urbana

O presente capítulo apresenta como tema central, a evolução da forma urbana de Ponte de Lima durante o século XX e XXI. A sua análise é essencialmente apoiada pela leitura de um conjunto de elementos cartográficos e documentais, nomeadamente fotografias e artigos escritos, e pelo relato de diversas personalidades, umas conhecedoras e outras intervenientes nos diferentes processos que influenciaram o crescimento urbano.

Os momentos de análise dividem-se em quatro períodos temporais semelhantes, partindo do redesenho dos referidos levantamentos cartográficos, no sentido de evidenciar as principais alterações da forma urbana, nomeadamente os seus impactos em elementos como as principais vias de circulação, os espaços públicos de permanência e o tecido edificado.

A definição dos limites espaciais é determinada pelo tecido urbano consolidado, subjacente a um conjunto de acontecimentos materializados no decorrer do tempo.

A área que se considera de influência e que abrange a periferia do Centro Histórico, caracteriza-se por estabelecer dinâmicas urbanas em correlação com o povoamento mais concentrado, num paralelismo de ações que configura o território.

Para estabelecer os limites do perímetro em análise, foi fundamental recorrer à leitura evolutiva das plantas cartográficas e à consulta dos processos de loteamento no Arquivo Municipal de Ponte de Lima.

Através de uma estrutura de análise e composição de elementos, a definição dos limites é estabelecida pelas dinâmicas introduzidas pela figura do loteamento e por pequenos polos habitacionais de ocupação dispersa assentes em pequenas parcelas de domínio privado e que organizam um aglomerado.

As áreas de ocupação urbana, fundamentalmente estruturadas em função das principais infra-estruturas viárias, resultam da linha de orientação imposta pelos espaços que resistiram às ações de alteração do solo e que ainda conservam a sua função rural.

4.1. Enquadramento histórico

A região de Ponte de Lima remonta aos primeiros tempos da pré-história, era habitada por povos semi-nómadas que viviam em construções de curta duração, apoiados pelo vale fértil do Lima (C. Almeida, A. Almeida, 2007, p. 17). Com a Idade do Ferro aumentou a população, mas foi no tempo da Romanização que se começou a desenvolver, transformando-se em local de convergência socioeconómica e ponto estratégico de passagem, marcado pela construção da Ponte Romana ao permitir a travessia sobre o Rio Lima (Lhetes), da estrada que ligava Braga a Lugo.

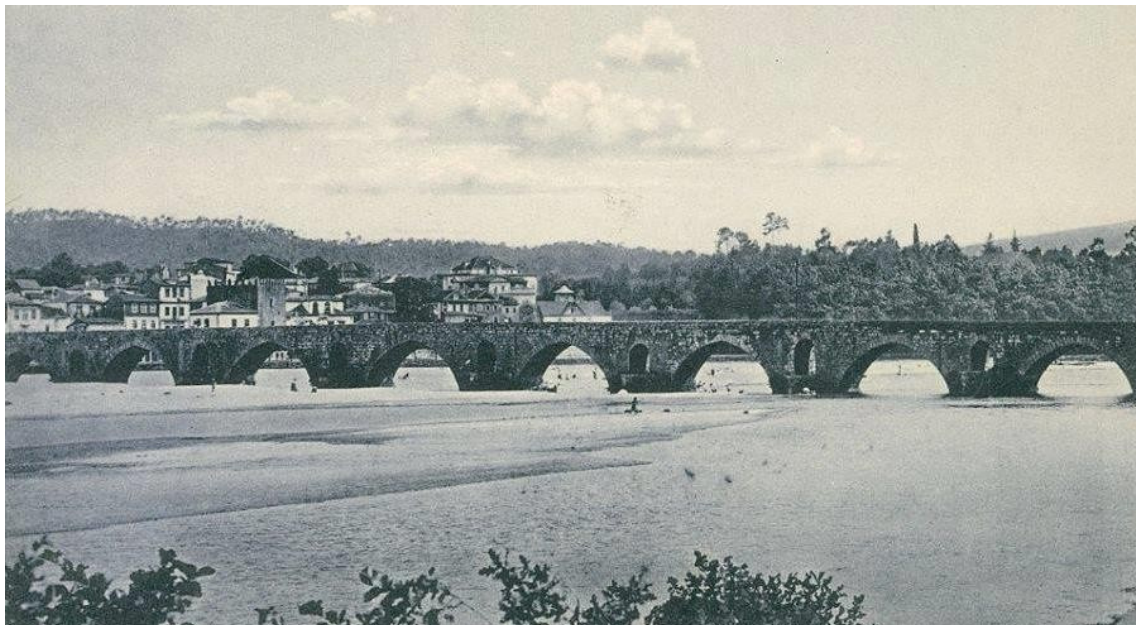


Figura 20. Imagem Sul da Ponte Medieval

O Rio, sobre o qual foi construída a Ponte, terá desempenhado um papel significativo no desenvolvimento da região e influência na definição da planta medieval. São inúmeros os escritos que ao longo dos séculos relatam o status que a ponte imprimiu para a Vila. Para Andrade (1990), citando Fernão Lopes que a descreve como “...*huma grande e freiosa ponte, comprida e espaçosa de muytos piores por aazo dhum ryo que chamam Lima, que corre junto com ela*”, fundamenta a razão da origem do topónimo “Ponte de Lima” (Andrade, 1990, p. 13).

Ao permitir a passagem sobre o rio, e fazendo parte do importante traçado da estrada romana que ligava a cidade episcopal de Braga à cidade de Santiago de Compostela, grande centro de peregrinação, a ponte tornou-se no elemento de maior evidência, revelando-se decisiva na formação do núcleo urbano.

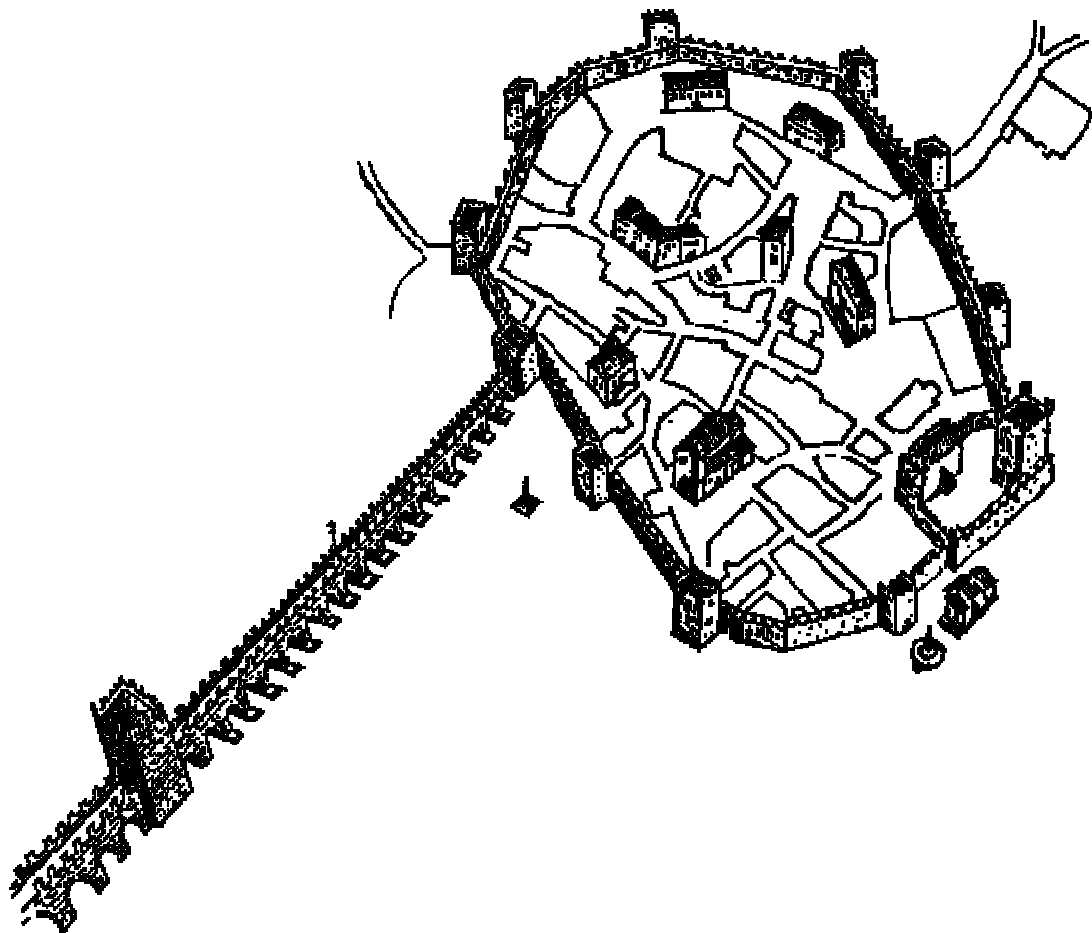


Figura 21. Desenho do perímetro amuralhado e ponte medieval

A organização do tecido traduz um desenvolvimento não programado, tendo sido muitas vezes alterado. Dada a importância do aglomerado, D. Teresa atribuiu-lhe foral, com privilégios de onde resulta a Feira, de forma a incentivar o desenvolvimento económico e influenciar a fixação das populações. Durante o século XIII D. Pedro manda construir a muralha e nove torres e, a partir da Ponte Romana, a Ponte Medieval. A Vila converteu-se num local privilegiado e assume importante papel no

contexto regional, fomentando o crescimento do burgo e das atividades comerciais. Com o aumento da população residente, a Vila expande-se para o exterior ao longo das vias de Braga e Ponte da Barca, dando origem aos arrabaldes. Embora em grande parte destruída durante os séculos XVIII e XIX, a muralha marcou a configuração do tecido urbano. Durante o século XIX, o crescimento urbano extravasou as muralhas e desenvolveu-se ao longo das estradas nacionais, dando início às grandes transformações urbanas do século XX.

4.2. Principais transformações nos séculos XX e XXI

A forma urbana da Vila de Ponte de Lima resultou, desde os primórdios tempos, num desenvolvimento maioritariamente ordenado a Nascente do rio Lima, quer por influência do rio, quer pela presença de um maior núcleo urbano. As principais vias de acessibilidade, conjuntamente com a maior agregação de propriedades com capacidade de desenvolvimento urbano, serviram de base a grande parte das intervenções que decorrem durante o século XX, consequência de um período de maior expansão do tecido urbano, fruto da implementação de um conjunto de políticas públicas de planeamento com impacto na transformação do território.

As primeiras iniciativas decorrem no núcleo histórico através de profundas alterações do tecido existente e introdução de novos e fundamentais elementos que se apresentam como ícones do atual quadro urbano da Vila. Para além da implementação de espaços de cariz social e ambiental, regista-se de primordial importância para o início de maior desenvolvimento urbano, a abertura da Avenida António Feijó, decorrente de uma política que defendia a necessidade de criar mais e melhores estradas, face ao crescimento do uso do automóvel (Mattoso, 1994, p. 583), forçando a câmara municipal a abrir caminho aos novos veículos.

A emergente rede de transportes públicos de Ponte de Lima no início do século fica marcada pela interrupção das obras do caminho-de-ferro, projetado para facilitar as

deslocações de Viana do Castelo a Ponte da Barca, com uma estação em Ponte de Lima com localização prevista em Arcozelo. Contudo, por coincidir com o forte impulso do automóvel após a Grande Guerra e a garantia dos serviços de camionagem para passageiros, por se tratar de percursos curtos, terão sido determinantes para o insucesso do projeto, pese embora o adiantado estado das obras de construção de grande parte das infra-estruturas necessárias. Com o avanço dos trabalhos, havia a necessidade de criar novos acessos para melhor servir as populações locais. A estação, já em desenvolvimento e localizada de forma estratégica, promoveu, a exemplo da maioria das localidades servidas por uma estação ferroviária, a abertura de uma nova avenida – denominada de Avenida da Estação - na projeção da ponte Romana que, não fosse o fracasso da implementação do projeto, teria funcionado como elemento gerador de um maior e acelerado crescimento urbano nesta margem do rio Lima.

Até ao período de institucionalização e afirmação do Estado Novo⁸, a sociedade Portuguesa era débil e dependia fundamentalmente da agricultura. Com o novo regime, que vigora de 1933 a 1974 após derrubar a Ditadura Militar da I República (1926 a 1933), emerge uma nova política de investimento em novas infra-estruturas de desenvolvimento regional, direcionada para um conjunto de melhoramentos locais, na sequência das grandes crises económicas e sociais que se espalharam por todo o mundo ocidental, durante a década de trinta, com o objetivo específico da correção dos desequilíbrios económico-sociais entre as diferentes regiões (Rosas, Brito, 1996, p.315). Pese embora o maior investimento público a nível nacional recair, neste período, sobre os Portos de Mar (Rosas, 1994, p.255), destaca-se, no perímetro urbano de Ponte de Lima, um conjunto de obras direcionados fundamentalmente para os setores rodoviário, escolar, hospitalar e da habitação económica. Apresenta-se como exemplo e de relevante destaque para a forma como o crescimento urbano da periferia haveria de se organizar, a abertura da variante à Estrada Nacional 203, a nascente do núcleo urbano, assim como o início das obras de construção da ponte N. Senhora da Guia (concluída e inaugurada em 1980), a construção do Hospital da Misericórdia (1958), a construção da Escola Primária e a construção do conjunto de

⁸ Regime político autoritário, autocrata e corporativista de Estado que vigorou em Portugal durante 41 anos sem interrupção, desde a aprovação da Constituição de 1933 até ao seu derrube pela Revolução de 25 de Abril de 1974.

edifícios de habitação económica (1972), promovida pelo Fundo de Fomento da Habitação, localizados próximo do posto da PSP. Em suma, este período que antecedeu a revolução de 25 de Abril de 1974 e consequente alteração de um regime ditatorial para uma república democrática que hoje prevalece, foi determinante, sobretudo ao nível das principais vias rodoviárias locais da periferia, pois influenciou a expansão e atual organização do território urbano da Vila Ponte de Lima.

Verifica-se, sobretudo no período que se estende entre os anos 20 e o início da década de 80, um lento crescimento do aglomerado urbano. O panorama desde este período revela-se de forma significativa bem diferente no que se refere à habitação, equipamentos e infra-estruturas. Assiste-se a uma maior intervenção do Estado no incentivo da melhoria de condições de vida das populações, com evidência para a necessidade de criar mais e melhores alojamentos. Estas preocupações resultam na publicação de diversa legislação sobre os programas habitacionais, com realce para o reforço dos projetos de construção de habitação social e de habitações a custos controlados, bem como a política de aquisição de terrenos para diversos programas habitacionais, da qual se destaca o projeto da Urbanização da Quinta da Graciosa, evidenciando significativa preocupação com a componente social da habitação, apesar de atribuir a cada cidadão a responsabilização do seu total financiamento, agora apoiados por sistemas de crédito para a aquisição de habitação própria.

Ao período de maior instabilidade económica do País, com reflexo na queda muito significativa no número de fogos construídos nos anos imediatamente à revolução em resultado da instabilidade dominante, assiste-se, no final dos anos 80, a um aumento da construção para habitação alicerçada por uma emergente especulação imobiliária (Vara, 1994, p.347). Esta necessidade de um proeminente aumento de edifícios de habitação, que emerge sobretudo no modelo de utilização coletiva no regime de propriedade horizontal, acabou por dar origem a vazios urbanos, colmatados maioritariamente de forma ocasional, consequência da ausência de medidas de um planeamento global, acentuados pelo crescimento que se verifica após o período correspondente à entrada de Portugal na Comunidade Europeia (1986), que haveria de influenciar novas oportunidades de emprego e consequente melhoria de vida da população. Regista-se então, após esta nova e emergente orientação de abertura dos

mercados internos e externos, a par da canalização de maior volume de recursos nacionais para a construção de infra-estruturas comparticipadas pela Comunidade Europeia, a um avolumar de investimento no setor imobiliário, dando origem a novos volumes de habitação e à introdução de novas infra-estruturas urbanas, que se foram ajustando à medida que as contingências temporais assim o determinavam. Toda esta análise sintetizada que culmina na atual imagem urbana de Ponte de Lima será seguidamente abordada de forma mais abrangente por diferentes períodos temporais.

4.2.1. 1900 a 1927

Início do processo de alteração da estrutura urbana

A análise realizada neste período revela o desejo de introdução de um conjunto de novas formas urbanas na estrutura de Ponte de Lima, onde se evidenciam alterações significativas no tecido urbano, com a tradicional forma irregular das ruas e praças fechadas, a ser substituída por ruas e avenidas mais largas e arborizadas, e com praças e largos abertos.



Figura 22. Avenida dos Plátanos inaugurada em 8 de Outubro de 1901 pelo Príncipe D. Luiz Filipe

Verifica-se que a intervenção urbanística do início do século XX promoveu e consolidou, até os dias de hoje, o processo de alteração da estrutura urbana existente. A frente ribeirinha assume um aspeto cénico através da inclusão de elementos construtivos de referência. A Avenida dos Plátanos, inaugurada em 1901, a mudança para o Largo de Camões do Chafariz Nobre, que antes se localizava no Largo Dr. António de Magalhães (apesar de se realizar em 1929), juntamente com o Passeio Cândido dos Reis e a Alameda de S. João, transformaram, no decorrer deste período, toda a frente urbana mais antiga de Ponte de Lima.

Ainda no primeiro quartel do século XX, mais precisamente entre 1923 e 1924, regista-se a demolição de parte do edifício propriedade da Santa Casa da Misericórdia, ligando a Rua Cardeal Saraiva ao então Passeio Cândido dos Reis, hoje Passeio 25 de Abril, revelando-se como uma das mais marcantes alterações urbanas da época. Esta transformação, evidenciada de forma comparativa pelas plantas das figuras 23 e 24, promove melhorias na circulação e higienização da Vila, à semelhança das intervenções que Haussmann⁹ exerceu na reforma urbana de Paris (Lamas, 2014, p. 212).



Figura 23 – Núcleo urbano em 1900.



Figura 24 – Núcleo urbano em 2012.

⁹ Responsável pela elaboração do plano de transformação urbana de Paris entre 1853 e 1870. O plano incluía a demolição de 19.730 prédios históricos e a construção de 34 mil novos. Foram destruídos 49km de ruas antigas e construídos 165km de novas, grandes e amplas avenidas, caracterizadas por fileiras de prédios neoclássicos em tons de creme, tudo de forma alinhada e proporcional. Além das grandes avenidas construiu grandes quarteirões e definiu regras arquitetônicas específicas, criando uma homogeneidade às construções de Paris.

A abertura da Avenida António Feijó constitui o elemento fundamental da expansão urbana de Ponte de Lima para Nascente, numa forma racional (apesar da extinção de algumas preexistências), ao definir os eixos estruturantes de urbanização na direção Norte-Sul de onde convergem seis vias, três para cada lado. O traçado da Avenida, que apresenta um alinhamento reto e contínuo em relação à Rua Cardeal Saraiva, com perfil transversal largo, separador central e amplos passeios arborizados, prolonga-se até à rotunda do atual Palácio da Justiça, numa extensão de cerca de 350m.



Figura 25 – Imagem dos anos 80/90 da Avenida Nova.

O desenho que projeta o traçado da Avenida, que se assemelha às “Avenidas Novas”¹⁰, modelo muito utilizado para o desenvolvimento urbano de Lisboa nos finais do século XIX e que definiu as diretrizes de desenvolvimento da cidade sobre os vales irradiam do Tejo para nordeste (Lôbo, 1995, p. 17), evidencia claros sinais de procurar estender a Vila para o exterior, rompendo com o modelo do tecido medieval consolidado.

¹⁰ Designação utilizada para o desenvolvimento urbano que fez avançar a cidade de Lisboa para norte, nos finais do século XIX e primeira metade do século XX. Surgem novos bairros com moradias unifamiliares e imóveis de rendimento, ocupados por uma classe média, média-alta e alta em expansão. Os novos bairros, de ruas largas, logradouros ajardinados e homogêneos no desenho das fachadas, foram numa fase inicial erguidos ao gosto de uma arquitetura eclética e vagamente Arte Nova

O traçado ajusta-se à topografia do terreno, configurado ao cimo por uma rotunda de significativa dimensão, projetando a abertura de futuros arruamentos adjacentes, revelando índices de rápido crescimento urbano.

A marginar a avenida, o solo disponível revela índices de maior atratividade para o investimento público e privado e torna-se edificável para construção de novas habitações, embora apenas acessível a uma nova burguesia constituída pela afirmação social dos novos comerciantes e altos estratos sociais (Lôbo, 1995, p.18), algumas das quais carregadas de enorme simbolismo na história social, cultural e política de Ponte de Lima.



Figura 26 – Organização dos edifícios na linha da Avenida Nova

Fica bem patente ao longo da Avenida, que os lotes são geralmente quadrangulares, antevendo uma subdivisão pré definida em praticamente todos os quadraes. Verifica-se contudo a existência de um processo de parcelamento de forma variável, sobretudo os lotes onde se instalam a antiga Escola Primária, a antiga Sede do Partido Comunista e o edifício da EDP. Ao nível dos novos traçados identifica-se especial ausência de organização e de um plano de desenvolvimento em torno do novo desenho de expansão urbana, de onde viriam a irradiar as diretrizes de novos arruamentos que, de forma ocasional, serviram para orientar o crescimento da Vila. A

Evolução urbana entre 1900 e 1927

Início do processo de expansão urbana de Ponte de Lima com a introdução de novos e amplos traçados.

Destaca-se a abertura da Avenida António Feijó, conhecida como Avenida Nova, por evidenciar semelhanças com as avenidas de Lisboa. O novo traçado definiu as diretrizes de desenvolvimento da periferia.

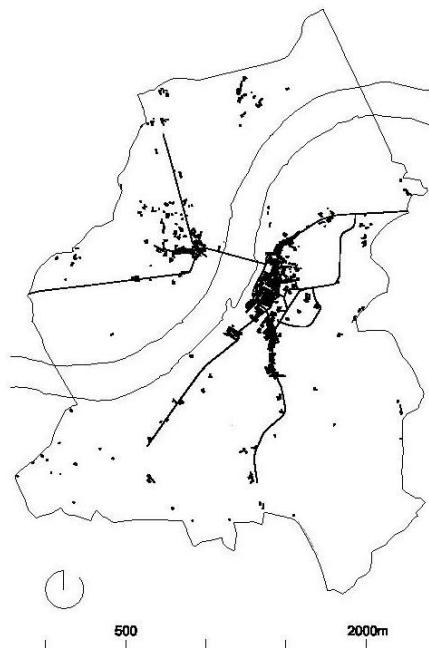


Figura 27. Mapa até 1900.

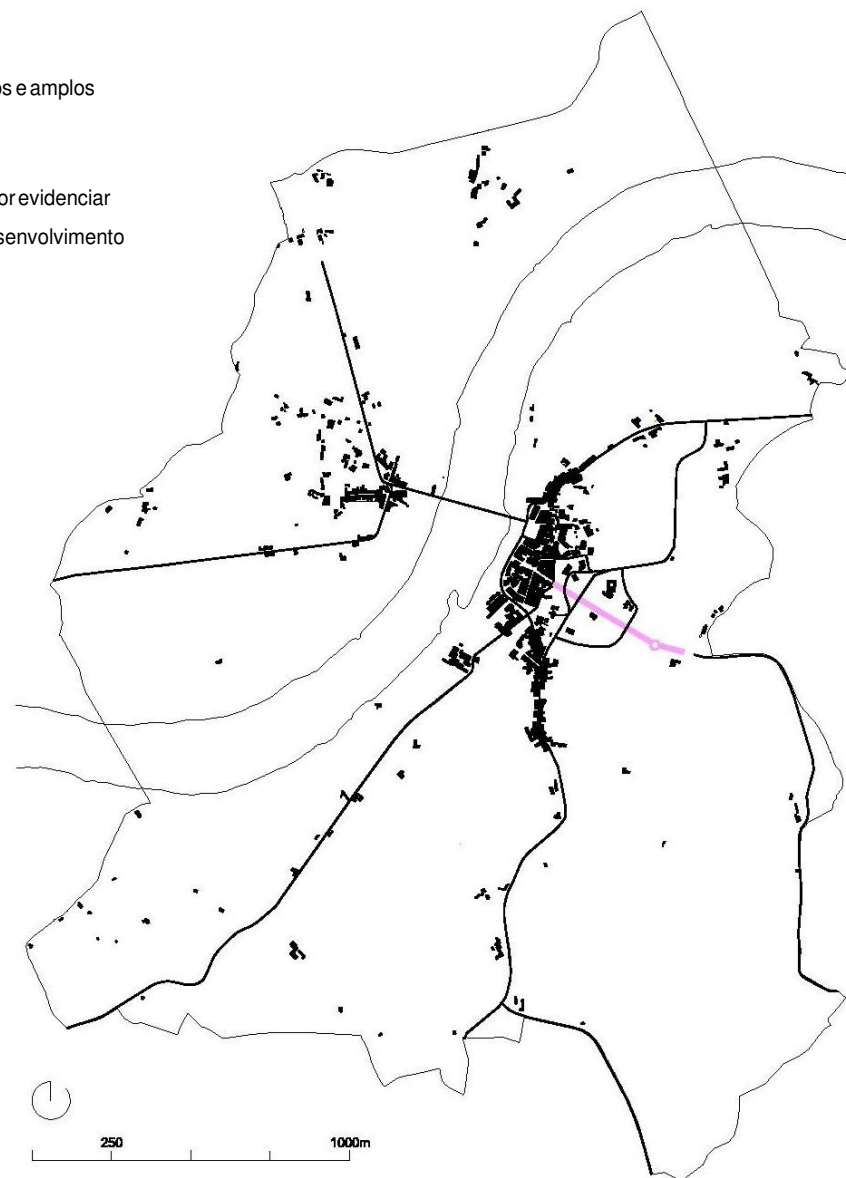


Figura 28. Mapa de 1900 a 1927

vida urbana da Avenida, que atravessou diversos processos de transformação urbanísticos ao longo do seu tempo de existência, com o principal desígnio de melhor se adaptar ao progressivo crescimento do uso dos veículos rodoviários, fica marcada na sua história pelos acontecimentos do 18 de Agosto de 1975, data na qual centenas de pessoas se juntaram para tomar de assalto a sede do Partido Comunista Português, acabando em confrontos de onde resultou a morte de um militante, sendo o edifício incendiado, ficando o seu estado reduzido a cinzas e ruínas, demorando vários anos a ser reconstruído.



Figura 29. Avenida Nova em 1975.

Contudo, dos primórdios tempos da sua existência, com apoio à leitura dos elementos cartográficos disponíveis, apenas é possível salientar a implantação do edifício da antiga Escola Primária como o único registo a novos elementos de carácter público, onde o perímetro em análise é fundamentalmente marcado pelo tecido edificado que define a urbe e se prolonga pelos arrabaldes, contrastando com a forte preponderância da atividade agrícola, caracterizada por edificações dispersas, maioritariamente constituída por quintas e casas de lavradores abastados.

4.2.2. 1928 a 1958

Dinâmicas de investimento público

A análise às plantas cartográficas de 1927 e 1958 revela a introdução de um novo período morfológico em Ponte de Lima, correspondente ao momento de adoção de novos modelos urbanísticos. O crescimento urbano no início do século decorre de forma lenta. Embora se assista à adoção de um novo modelo de “Cidade”, generalizada pela fragmentação e dispersão dos tecidos, evidenciada por um contínuo de vivendas de implantação isolada, regista-se um período de estagnação em relação à construção do edificado, sobretudo o de promoção privada, com o investimento a revelar-se sobretudo através do estabelecimento de empreendimentos públicos.



Figura 30. Avenida Nova na década de 80.

A expansão urbana é estruturada pela existência dos traçados perpendiculares à Avenida Nova, com as ruas a apresentarem perfil reduzido e variável, do tipo linear,

umas assentes pela sua posição topográfica e outras organizadas para desempenhar uma função previamente estabelecida (Silva, 2013, p.104), a exemplo do prolongamento da rua Conde de Bertiandos, cujo traçado ocorre por força da construção do novo hospital. Da leitura à planta cartográfica de 1927 (a mais antiga conhecida), é possível aferir que as atuais ruas que derivam da Avenida já existiam quando decorreu a sua abertura em 1916. O traçado marcado pela Rua Gonçalo Coelho de Araújo, proveniente do Largo dos Quartéis, prolongava-se para o Largo da Lapa até à Rua General Norton de Matos, e a Rua da Porta de Braga circundava pela Rua Dr. Luís Gonzaga até o Largo da Lapa.



Figura 31. Mercado Municipal e antiga Central de Camionagem

Salienta-se a introdução de novos edifícios de residência unifamiliar na faixa lateral da Avenida Nova, organizados de forma linear, num conceito de “Cidade Jardim”, modelo criado por Ebenezer Howard (Lynch, 1981, p.61), assente na construção individual, da moradia implantada no centro do lote, rodeada de espaços verdes privados. A forma organizada das parcelas ao longo da Avenida, de largura similar, deixa antever um crescimento planeado, adotando um modelo criado na Europa, no início do século XX,

por Howard, e aplicado em Portugal por influência de Groen na década de trinta e, nos anos quarenta, por João Aguiar (Carvalho, 2003, p.84) rejeitando as grandes concentrações urbanas e rompendo com a forma clássica e orgânica que caracteriza a Urbe antiga.



Figura 32. Imagem geral anterior à construção do Mercado Municipal.

Assinala-se neste período a construção de dois edifícios singulares estruturantes: o novo Hospital e o Mercado Municipal. O edifício do Hospital implanta-se a Nascente do Núcleo Central e ocupa uma parcela pertencente à Quinta dos Carreiros (Arquivo Municipal), numa extensa área de características rurais ainda livre de elementos urbanos; O Mercado Municipal, construído no final dos anos vinte, ocupa parcela de terreno a Poente do Núcleo Histórico próximos da Avenida dos Plátanos. A análise a documentos dos finais dos anos vinte revela a existência de uma linha de construções residenciais nas imediações do Largo Doutor António de Magalhães e Passeio 25 de Abril, onde hoje se encontram as frentes nobres do Mercado, composta por três torreões e espaços comerciais. O mau estado de conservação dos edifícios ditaram a demolição total, contribuindo para alterar a imagem da frente ribeirinha e estabelecer novas dinâmicas de vivência urbana.

Evolução urbana entre 1928 e 1958

Continua o processo de abertura de novas infra-estruturas viárias com registo para a Avenida da Estação, em Além da Ponte.

Evidencia-se o início da implementação de edifícios de utilização pública com destaque para a construção do Hospital Conde de Bertiandos e do Mercado.

Identifica-se o assentamento disperso de alguns edifícios privados.

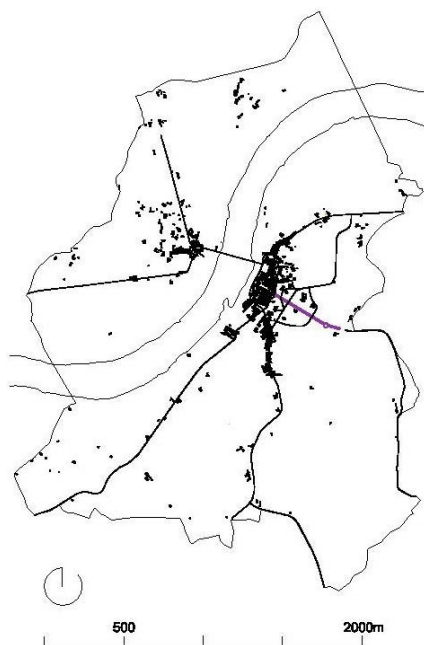


Figura 33. Mapa de 1900 a 1927

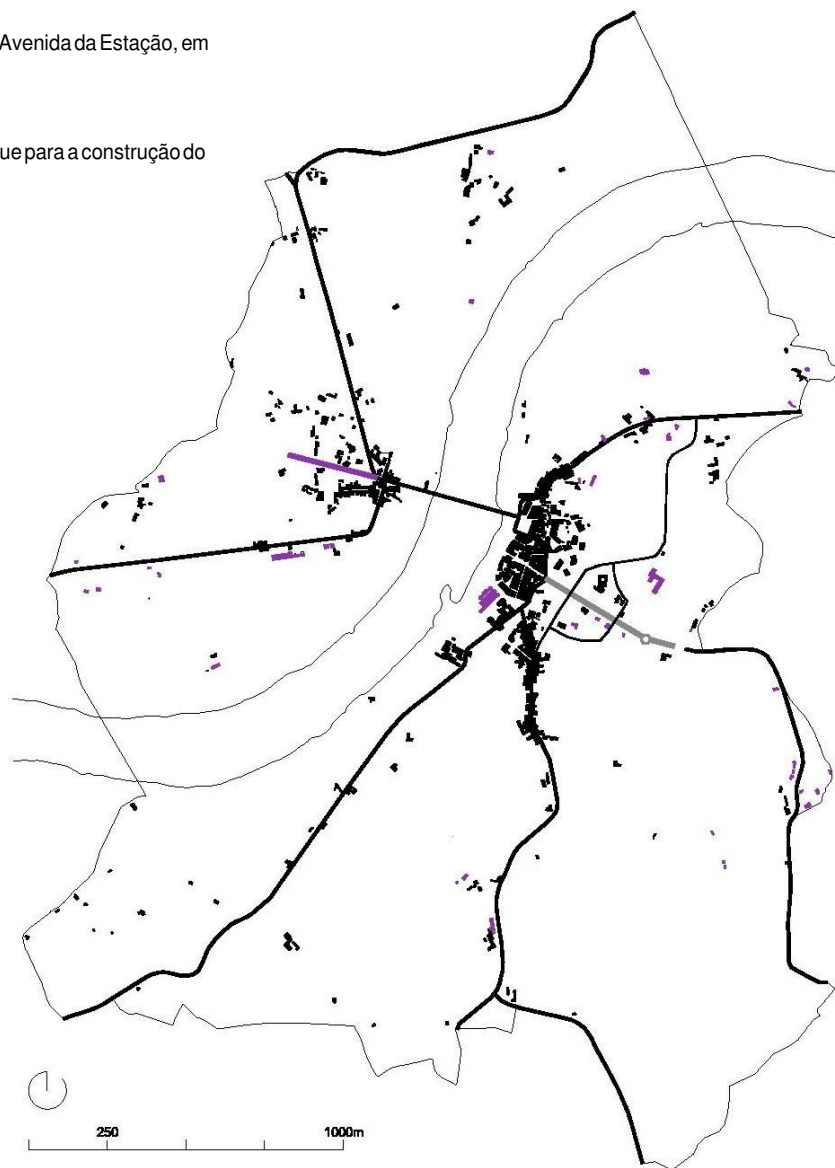


Figura 34. Mapa de 1928 a 1958

sobretudo pelo consequente desenvolvimento dos transportes rodoviários. O projeto, que previa a instalação de uma estação ferroviária em Arcozelo determinou a abertura de uma nova avenida, em Além da Ponte, na linha da Ponte Romana. As obras da linha, que foram suspensas em Dezembro de 1936, nunca viriam a ser concretizadas. Com esta decisão, a construção do arruamento não produziu grandes transformações na área nem constituiu diretrizes de crescimento urbano.

O registo de novos elementos na paisagem urbana, apesar de não evidenciar grande evolução, determina o início da alteração da imagem da periferia do tecido antigo de Ponte de Lima e assume, claramente, a intenção de alterar a escala do modelo existente, influenciada pelos modelos urbanos que muito rapidamente proliferavam nos grandes aglomerados.

4.2.3. 1959 a 1978

Novo suporte infra-estrutural na definição do crescimento urbano

A análise a este período começa a evidenciar um conjunto de transformações urbanas, quer ao nível da definição das infra-estruturas estrutura viárias, quer ao nível do edificado. Identifica-se a introdução de importantes elementos que foram determinantes para estruturar a atual forma urbana de Ponte de Lima: a abertura da nova variante à Estrada Nacional 203; a construção da Ponte da Senhora da Guia; a alteração e prolongamento do traçado da Estrada Nacional 201, entre o cruzamento da Feitosa passando pela rotunda de S. Gonçalo até o cruzamento de Sabadão, e a construção de um conjunto de edifícios de promoção privada e de investimento público.

Importa salientar que a introdução das novas infra-estruturas decorre no período em que Portugal vivia de forte controvérsia política e social, de onde decorreu a transição de um regime ditatorial para um sistema político democrata. A mudança de regime político, decorrente da revolução de 25 de Abril de 1974, marca o início de uma

viragem histórica da sociedade portuguesa, restituindo-lhe direitos e liberdades fundamentais. Sobre este panorama, iniciam-se significativas alterações nos processos de organização urbana, impostas por novas regulamentações. Os poderes centralizados do antigo regime, passam em grande medida para as áreas administrativas municipais, apoiados pelo Código Administrativo, que lhes atribuí a função de assumirem a resolução dos problemas locais (Portas, 2012, p.12). Em forma de antevisão, ressalva-se que algumas infra-estruturas implementadas no perímetro urbano de Ponte de Lima, coincidiram com o período de transição de diferentes modelos de organização política e regulamentar do território.



Figura 36 – Imagem da Ponte de Nossa Senhora da Guia.

A Ponte de Nossa Senhora da Guia, pensada em 1969, viu o projeto ser concluído em Janeiro de 1973 e o concurso público de empreitada em 10 de Julho de 1973 (Cardoso, 1980, p.4). A construção da Ponte representa assim o exemplo de investimento em novas infra-estruturas de desenvolvimento urbano imposto pelos diferentes poderes políticos que, embora tenha decorrido num período de maior instabilidade económica

e social, com percalços de ordem financeira por parte da empresa construtora que obrigou a novo concurso, acabaria por ser concluída e inaugurada em 1980.

Os novos traçados, de maior capacidade, desenvolvem-se em torno do tecido consolidado, alterando a rede viária existente e estabelecendo a circulação exterior entre os pontos mais significativos do novo desenho urbano. A expansão da Vila passa a ser definida em função das novas vias externas, estabelecida por um programa de crescimento focado sobretudo para a zona Nascente da Escola Técnica, embora projete também o crescimento em outras direções, nomeadamente para Poente, em Além da Ponte, na linha das principais vias existentes. O crescimento faz-se de forma espontânea, sem um plano geral de ocupação do território que se organiza à medida que vão surgindo os promotores imobiliários a estabelecer as novas urbanizações, pensadas de forma individual, sem solução de conjunto, apoiadas maioritariamente nas novas infra-estruturas viárias.

A Ponte surge em prolongamento das novas vias, como o elemento estruturante fundamental, que se traduz no desenvolvimento da região e alteração da imagem urbana. Dias (1980) descreve-a como “um autêntico marco no desenvolvimento” de Ponte de Lima, para quem “crescer não corresponde necessariamente a desordem, a desarmonia, a cisão ou corte com o passado. Antes a um caminhar sereno, suave e confiante, numa continuidade perfeita, sem hiatos e sem quebras. Um caminhar sereno e suave como o Lima que lhe deu o ser, como as linhas auteras – uma belas e funcionais – da ponte que lhe completou o nome, como a Senhora que, a partir de agora, a guia também no seu desenvolvimento através da nova ponte de que é padroeira.”

Na análise ao perímetro interno em relação à localização das novas variantes, embora se verifique pequenos e dispersos aglomerados em todo o perímetro, o crescimento urbano da Vila de Ponte de Lima configura-se neste período em função da Avenida António Feijó, de onde derivaram as vias que determinaram a implantação de novos edifícios, algumas a sobrepor-se aos traçados pré-definidos, outras organizadas de forma a gerar a abertura de novos arruamentos.

Evolução urbana entre 1959 e 1978

Regista-se ao nível de infra-estruturas viárias a abertura das variantes 201 e 203 e a construção da ponte de Nossa Senhora da Guia.

Ao nível do edificado público, destaca-se o edifício da Escola Primária, Adega Cooperativa e habitação económica. Identificam-se concentrações de habitações privadas na linha da Avenida Nova e na periferia.

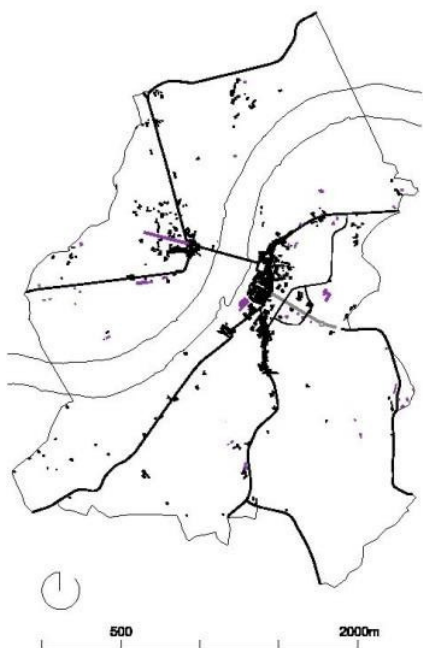


Figura 37. Mapa até 1928 a 1958.

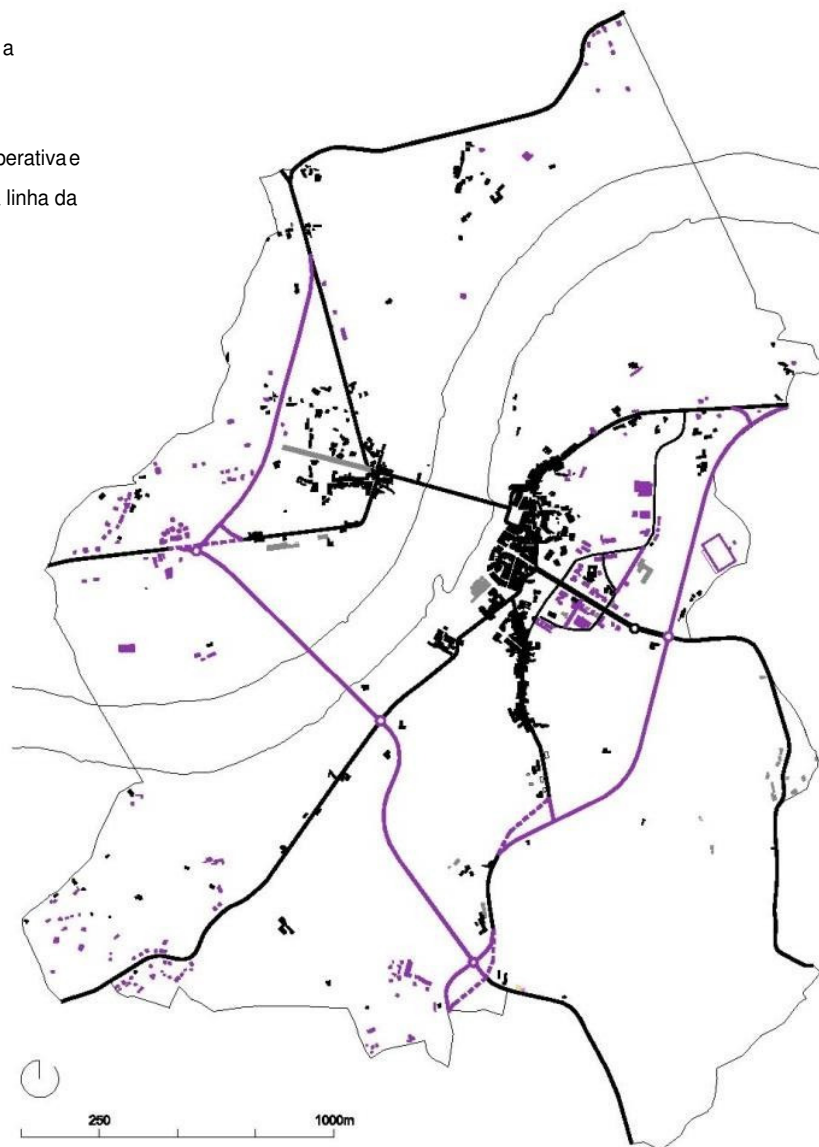


Figura 38. Mapa de 1959 a 1978.

Como já foi referenciado anteriormente, o Hospital de Ponte de Lima, inaugurado em 1958, foi construído numa área privada de acessos viários. Esta localização determinou o prolongamento da Rua Conde de Bertiandos (traçado existente entre a Rua Vasco da Gama e o Largo dos Quartéis) até à Avenida António Feijó, de onde derivava um pequeno troço a intercalar com a Rua da Porta de Braga.

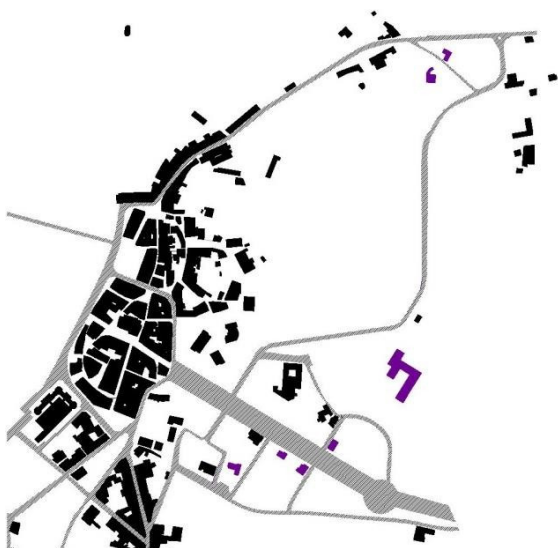


Figura 39 – Ocupação urbana em 1959.



Figura 40 – Ocupação urbana em 1978.

Regista-se a implementação de um conjunto de edifícios de habitação coletiva a Norte da Avenida António Feijó. O Bairro da Misericórdia, que é formado por três volumes organizados em banda, agrupados de forma colateral, assenta num conjunto ritmado e repetitivo.

Este modelo conta com dezasseis habitações de dois pisos, liberta-se do tipo da fachada confinante com a rua e promove a utilização do espaço numa perspetiva de conjunto, com espaços verdes privados em cada unidade.

Num modelo diferente do anterior surge, perpendicularmente à Rua Doutor Luís da Cunha Nogueira, um conjunto de cinco blocos de habitação social “em altura”, agrupados em banda com três pisos, acessos comuns e com uma implantação que quebra a tradicional relação do edificado com o espaço público.

Ainda numa relação direta com a Rua Conde de Bertiandos, salienta-se a implantação de um conjunto de edifícios de promoção pública, privada e industrial, nomeadamente a Adega Cooperativa e uma empresa de panificação.



Figura 41. Bairro de habitação económica.

O conjunto de operações reveste-se de grande ausência de linhas diretrizes e de orientações de crescimento, evidenciando uma ocupação espontânea que decorre em função das vias existentes e de terrenos disponíveis em posse das administrações públicas. Os modelos adotados surgem em descontinuidade com o tecido urbano da urbe medieval e coincidem com as recentes intervenções resultantes da abertura da Avenida Nova, que altera a escala urbana e impõe diferentes soluções de ordem e regularidade. Assiste-se à separação de funções e a implantações regulares, assentes na linha reta, solução utilizada na Europa, sobretudo por Le Corbusier ¹¹ (Carvalho, 2003, p.104), através do modelo de Ville Radieuse.

¹¹ Arquiteto, urbanista e pintor franco-suíço. Foi considerado um dos mais importantes arquitetos do século XX. Teve grande importância para a formação da geração modernista de vários arquitetos.

A Sul da Avenida Nova, verifica-se a configuração da Rua Doutor Ferreira Carmo, estabelecida pelo traçado rural existente de perfil irregular, e a abertura da Rua Doutor Luís Gonzaga com prolongamento até o Sobral. O desenho de 1972 prevê ainda a introdução de novas vias e alterações ao traçado existente e projeta uma ampla área para implantação de edifícios de investimento público. Estas infra-estruturas são estruturadas pelo “Plano Parcial de Urbanização da Zona Junto à Escola Técnica” (Arquivo Municipal de Ponte de Lima) e serão determinantes para o desenvolvimento urbano desta zona.

4.2.4. 1979 a 1997

O tecido urbano em expansão apoiado pelas novas urbanizações

O atual período corresponde à adoção de novos elementos urbanos radicalmente diferentes das situações anteriores, impulsionados pela consolidação das infra-estruturas viárias anteriormente estabelecidas. Assiste-se à promoção de um amplo desenvolvimento ao nível do edificado, evidenciado por uma ocupação previamente estabelecida. Regista-se um período de maior dinamismo na consolidação dos novos arruamentos internos, sobretudo a Nascente do tecido urbano compacto, por influência da área da Escola Técnica.

A parte Norte da Avenida Nova é agora marcada pelo desenvolvimento urbano em torno do Hospital Conde de Bertiandos, onde se regista um conjunto de edifícios de comércio e habitação, apoiados por uma estrutura viária desajustada. As ruas são compostas por duas faixas, uma transformada em estacionamento público e a outra para circulação de sentido único.

A Sul da Avenida, a instalação da Escola Secundária (Escola Técnica) e Escola E.B. 2.3 António Feijó, define-se como elemento gerador de expansão urbana e determina a construção de um conjunto habitacional de promoção privada, constituído por blocos implantados perpendicularmente à rua Doutor Luís Gonzaga e à rua António Amorim,

articulando a função residencial com um conjunto de espaços comerciais. As novas organizações de expansão a Nascente, nomeadamente as urbanizações da Quinta do Sobral e de Merim, são objeto de um conjunto de processos independentes que, em algumas situações, se conseguem articular e organizar de forma concentrada. Regista-se a introdução de novos arruamentos internos, com destaque para a rua Doutor Cassiano Batista, no prolongamento da rua Doutor Luís Gonzaga a intercalar na rua General Norton de Matos, e para a rua do Sobral com ligação entre a rua General Norton de Matos e a variante à Estrada Nacional 203, com cruzamento na rua Cassiano Batista.



Figura 42. Bairro de habitação económica da zona da Escola Técnica.

Na análise ao território periférico realça-se neste período um conjunto de pequenas e dispersas urbanizações organizadas maioritariamente em malha reticulada no modelo de habitação unifamiliar. Destacam-se as urbanizações da Graciosa (a Nascente) e da Baldrufa (a Sul), por apresentarem padrões muito similares, quer ao nível do edificado quer pela forma como se organizam. Apesar de se desenvolverem em zonas distintas, as urbanizações tem em comum o facto de ambas se conformarem em função da abertura das novas variantes e por adotarem os mesmos modelos (edifícios em altura

e residências unifamiliares), estruturadas por ruas internas, quer seja para estabelecer a ligação às vias exteriores quer pela necessidade de recurso ao cul-de-sac¹².



Figura 43 – Traçado da Variante N.203.



Figura 44 – Localização dos elementos de expansão

Ainda em relação à transformação urbana da zona da Escola Técnica, regista-se a implantação de um conjunto habitacional promovido pela política de construção de habitação económica levada a cabo pelo Fundo de Fomento da Habitação, criado em 28 de Maio de 1969 pelo Decreto-Lei nº 49033. Composto por doze blocos de três pisos, um isolado e os restantes agrupados em banda não complanares de 2, 4 e 5 edifícios, o aglomerado é constituído por uma praça pública central. Os blocos contínuos e repetitivos, apresentam uma organização estabelecida em função dos arruamentos, mas sem qualquer relação com o traçado da rua. A solução adota aliás, uma outra área de circulação pedonal simétrica, próxima aos blocos, separada pela vegetação destinada ao embelezamento.

¹² Termo utilizado com a função de designar "becos-sem-saída" e "ruas sem saída", bastante utilizado por arquitetos e projetistas. Corresponde a um espaço ampliado onde terminam as ruas sem saída, constituindo solução adequada para automóveis retornarem ao sentido oposto à sua direção. Permitem que haja a mínima interferência possível do tráfego sobre as residências.

A localização adjacente ao tecido compacto, imposta pelas construções da Santa Casa da Misericórdia e do Centro Comercial Ibérico, em extensão à rua General Norton de Matos, afirma-se como o modelo já anteriormente adotado, reforçando a imagem de rotura e fragmentação com o tecido antigo, decorrente de uma organização territorial descontínua e dispersa.

Regista-se a Norte do Centro Urbano, na margem direita do Rio Lima, o Bairro Social da Poça Grande, na freguesia de Arcozelo. Formado por três blocos isolados, abrange um total de sessenta e seis fogos e é constituído por três pisos habitáveis e um térreo, no sistema de “pilotis”¹³, como forma de proporcionar a vivência em comunidade.

A construção da nova variante à Estrada Nacional 203, para deslocar o tráfego automóvel do Centro Histórico e reduzir o fluxo rodoviário, apresenta-se como uma das transformações urbanas mais significativas de todo o perímetro, quer por definir as novas ligações rodoviárias, quer por estabelecer as principais linhas de orientação de crescimento urbano. Esta via apresenta um conjunto de três nós que possibilitam a ligação com a Estrada Nacional 201 e a Estrada Nacional 306, a Avenida António Feijó e a Estrada Nacional 307, o arruamento de acesso à Expolima¹⁴ e um conjunto de vias urbanas fundamentais para o processo de expansão da Vila.

O nó de convergência da Avenida Nova com a variante à Nacional 203, revela-se determinante para a estruturação e expansão urbana da Vila, considerando que a estas infra-estruturas afluem um conjunto significativo de vias internas.

¹³ Sistema construtivo em que uma edificação é sustentada através de uma grelha de pilares (ou colunas) sobre o pavimento térreo. A palavra pilotis, de origem francesa e eventualmente aportuguesada como piloti, pode se referir tanto ao pilar em si, quanto ao sistema como um todo. Em francês, pilotis significa palafita, mas em português o termo foi adotado apenas para as estruturas arquitetônicas modernas, distinguindo-as das tradicionais palafitas de madeira de habitações lacustres. O uso do pilotis tornou-se uma das características fundamentais da arquitetura moderna do século XX, notadamente do international style. É parte dos 5 pontos da nova arquitetura propostos por Le Corbusier. Oscar Niemeyer também recorreu ao uso de pilotis, por exemplo, no Palácio da Alvorada, em Brasília. Também é encontrado na Casa das Canoas de Niemeyer.

¹⁴ Parque de exposições multiusos, localizado a Norte do centro histórico de Ponte de Lima

Evolução urbana entre 1979 e 1997

O presente período caracteriza-se fundamentalmente por uma expansão assente na figura do loteamento.

Verifica-se a introdução de novas vias internas.

Assiste-se ao acelerado processo de alteração dos modelos tipológicos e maior índice de construção

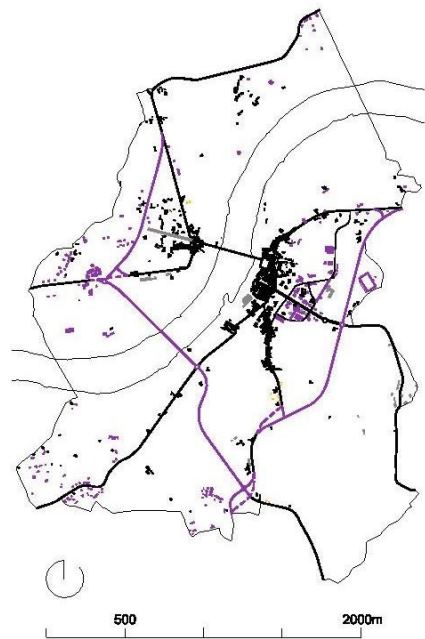


Figura 45. Mapa até 1959 a 1978.



Figura 46. Mapa de 1979 a 1997.

A parte Sul (a Nascente do rio Lima) é estruturada pela construção da ponte da Senhora da Guia e pelas alterações ao traçado da Estrada nacional 201. A implantação da nova Ponte, a revelar-se como uma das mais importantes infra-estruturas viárias de Ponte de Lima, define uma nova estruturação do espaço urbano e reorganiza a rede viária do perímetro urbano, para além de permitir reduzir a circulação rodoviária no Centro Histórico e condicionar a travessia automóvel sobre a ponte Medieval. Verifica-se, do ponto de vista urbanístico, que a localização da nova Ponte é justificada como forma de proteção aos elementos históricos e, ao mesmo tempo, para dar continuidade ao crescimento urbano que vinha acontecendo nas imediações da Escola Técnica, no sentido Nascente/Sul.

A Poente, o desenvolvimento urbano é marcado pelo novo traçado da Estrada Nacional 201, que adquire uma mancha edificada formada por edifícios em altura de comércio e habitação e residências unifamiliares e pela instalação de um conjunto de edifícios de promoção privada de comércio e serviços.

Ao nível do edificado de promoção privada de utilização coletiva regista-se a construção do empreendimento do Centro Ibérico, a Sul do Centro Histórico, na zona da Avenida dos Plátanos (constituído por quatro pisos, engloba um hotel, galerias comerciais, lojas no exterior, habitação multifamiliar e uma praça central de uso exclusivo a pessoas), e do empreendimento do Centro Comercial Rio Lima próximo da área da Escola Técnica (com altura a variar entre dois e quatro pisos, composto por galerias comerciais, lojas no exterior, habitação multifamiliar e uma praça central para estacionamento). Os conjuntos assumem as influências dos modelos futuristas, fundamentados pela maior concentração e densidade excessiva, coincidentes com a especulação imobiliária decorrente da época e da flexibilidade do Município, que não dispõe de disposições regulamentares que lhe permitam estabelecer os níveis de orientação e ocupação do território.

A densidade de ocupação do quarteirão adjacente à Avenida dos Plátanos, afirma-se como um modelo fora de escala em relação ao tecido que o rodeia e ignora as referências arquitetónica e paisagística que fazem parte da imagem urbana envolvente. A proposta, estabelecida por um conjunto isolado, embora marcado pela

mistura de funções, reflete uma imagem de segregação entre o edificado e o desenho urbano existente.



47. Urbanização da Santa Casa da Misericórdia

Em circunstâncias semelhantes surge o Centro Comercial Rio Lima que, num processo de extensão à rua General Norton de Matos, não deixa de contribuir para a fragmentação do tecido, determinado pela separação funcional e pela adoção a uma organização territorial de continuidade composta por elementos isolados e inconstantes.

Em termos de dinâmicas urbanas, as duas organizações percorreram caminhos muito semelhantes. Registam-se períodos áureos de vivência urbana, em função de uma nova lógica comercial apoiada pelas galerias comerciais, que surgiram como novidade, mas que rapidamente perderam vitalidade, em função de um conjunto de alterações consideradas fundamentais para a alteração da imagem urbana de Ponte de Lima e desenvolvimento da periferia.

Regista-se ainda a localização isolada do edifício da Universidade Fernando Pessoa, inserida na propriedade da Casa da Garrida a Norte da Adega Cooperativa, numa zona de implantações dispersas, composta por habitações individuais e infra-estruturas circunscritas. A pouca envolvimento é evidenciada pela ausência de elementos urbanos capazes de estabelecer níveis de permanência humana.

Ao nível do edificado de investimento público, assinala-se a construção de vários edifícios singulares estruturantes, com referência para a instalação de um conjunto de equipamentos desportivos de utilização coletiva (pavilhão municipal, campo de ténis e piscinas municipais), localizados a Nascente da urbanização da Graciosa, assim como do Palácio da Justiça, implantado no Olho Marinho, entre a avenida António Feijó e a variante à Estrada Nacional 203.

4.2.5. 1998 a 2015

Expansão urbana apoiada pelas infra-estruturas viárias estruturantes

No período atual evidencia-se o peso das novas infra-estruturas na definição da atual forma urbana de Ponte de Lima. O crescimento urbano assenta numa grande continuidade com a malha edificada e relaciona-se com os principais traçados. Verifica-se desta forma a importância das novas variantes à Estrada Nacional 201 e Estrada Nacional 203, na estruturação desta parte da Vila, sendo que desde a sua abertura aí convergem todas as novas ruas e urbanizações desta zona. Embora não se trate de uma nova realidade, o tecido edificado de toda esta área é constituído maioritariamente por urbanizações de edifícios residenciais em altura de promoção privada, articulando a função residencial com um conjunto de serviços e equipamentos.

Verificam-se neste período dois momentos marcantes na parte envolvente à Escola Técnica: a Sul, a urbanização do Sobral consolida a malha urbana e a Poente, a urbanização da Quinta de Merim estabelece a articulação entre a urbanização da

Baldrufa, a zona da Escola Técnica e o prolongamento do arruamento de acesso ao Cemitério Municipal proveniente da Rua Agostinho José Taveira (antiga Estrada Nacional 203). A urbanização de Merim é estruturada por áreas destinadas exclusivamente à habitação coletiva, com reserva para ocupação de uma superfície comercial e instalação de um Hotel.

Constata-se, paralelamente ao desenvolvimento da zona do Sobral e de Merim, uma grande continuidade na estruturação e definição da malha urbana a Sul da variante à Estrada Nacional 203. O desenvolvimento desta área é marcado por diferentes urbanizações de características semelhantes de uso predominantemente residencial constituído por edifícios em altura. Salienta-se a articulação das vias urbanas que a organizam e se prolongam para as vias externas existentes.



48. Urbanização do Sobral

O perímetro em análise é ainda estruturado por um conjunto significativo de urbanizações constituídas por edifícios residenciais, maioritariamente no modelo da moradia unifamiliar isolada. Salienta-se a malha edificada do “Campo de Golf” que marca uma nova realidade no território urbano de Ponte de Lima, ao apresentar uma

Evolução urbana entre 1998 e 2015

Período marcado pela conformação da ocupação da zona da Escola Técnica e ocupação a Sul da variante à E.N.203, maioritariamente no modelo composto por blocos de habitação colectiva.

Introdução de superfícies comerciais de maior dimensão.

Investimento público num conjunto de equipamentos de utilização coletiva.

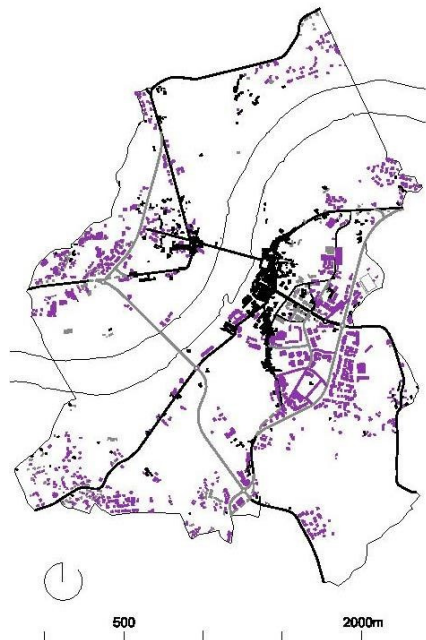


Figura 49. Mapa até 1978 a 1997.



Figura 50. Mapa de 1998 a 2015.

organização espacial que se distingue das tradicionais urbanizações, com generosos espaços verdes e arruamentos curvilíneos.

Regista-se neste período a construção de vários edifícios singulares estruturantes: O Infantário e um parque de recreio no Sobral, a Nascente da Escola Técnica, a Central de Camionagem na urbanização, o novo Quartel dos Bombeiros Voluntários na urbanização da Quinta d`Abades, a Casa da Música em Merim, a Sul da Escola Técnica e o novo Quartel da GNR e a Escola EB1 a Nascente da urbanização da Graciosa.



51. Imagem geral da Expolima

Para além de um conjunto significativo de edifícios de utilização pública, verifica-se a introdução de diversas estruturas de recreio. Na margem direita do Rio Lima assinala-se o Parque Temático do Arnado e o Festival Internacional de Jardins e na margem esquerda o Parque de Exposições da Expolima a Norte do centro histórico. A construção destes equipamentos marca uma nova fase na valorização das margens ribeirinhas. A Nascente da malha urbana consolidada regista-se o recente Parque Urbano de Ponte de Lima, localizado na freguesia de Arca, próximo da zona residencial da Quinta Da Graciosa e a implantação de diversos equipamentos de lúdicos.

4.3. Síntese

Analizados os cinco períodos compreendidos entre 1900 e 2015, importa sublinhar os aspetos essenciais na evolução da forma urbana de Ponte de Lima. Identificados os diferentes padrões morfológicos, procurou-se caracterizar de forma rigorosa os elementos estruturantes que os integram, com recurso ao redesenho dos elementos cartográficos disponíveis.

O primeiro período revela o momento de rutura com a “cidade” clássica¹⁵ e assume uma nova organização territorial, marcada pela abertura da Avenida Nova e pelos novos modelos tipológicos de baixa densidade, o da habitação unifamiliar isolada. As tendências urbanísticas introduzidas na Europa e em algumas cidades Portuguesas, revelam-se (em diferente escala) em Ponte de Lima neste período, através das demolições que rasgam a Rua Cardeal Saraiva e da abertura da Avenida com amplo perfil.

O segundo período é sem dúvida o que apresenta um menor número de transformações na estruturação do espaço urbano. Neste período de estagnação, regista-se o investimento público em empreendimentos singulares, a marcar o espaço para além das áreas já ocupadas deixando entre si grandes vazios, e a abertura da Avenida de Além da Ponte que devia servir a estação ferroviária, caso tivesse chegado a existir. A construção deste conjunto de edifícios foi impulsionada pelas novas políticas de investimento determinadas no início do século XX pelo Engenheiro Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas e Comunicações da época.

As infra-estruturas de circulação rodoviária caracterizam o terceiro período. O novo anel viário circular ao Centro Histórico, a ligar as duas margens do rio Lima, constitui sem dúvida o elemento fundamental na nova lógica de mobilidade e fator determinante para o desenvolvimento urbano de Ponte de Lima. Estas infra-estruturas

¹⁵ Normalmente associada ao período greco-romano e ao renascimento. Caracteriza-se por uma malha de ruas contínua e regular, geométrica formando quarteirões, com a edificação implantada ao longo das ruas, num contínuo de fachada. Constitui até ao modernismo o paradigma de ordem/harmonia e o modelo de qualquer cidade planeada, salvo quando a topografia ou outras condicionantes do lugar impediam a sua utilização (Carvalho, 2003, p.35).

revelam-se pelo aumento inusitado do automóvel e pela necessidade de dotar o perímetro urbano de áreas urbanizáveis para fazer face às modificações sociais da época e ao crescimento demográfico.

O quarto período revela o momento de maior desenvolvimento ao nível do edificado (público e privado), com as transformações a ocorrerem de forma rápida, formadas por um conjunto de malhas residenciais com diferentes morfologias urbanas preenchidas por edifícios tipologicamente diferenciados. Os grandes vazios urbanos identificados no período anterior, são pouco a pouco preenchidos, resultantes de uma explosão urbana associada à indústria da construção e à promoção imobiliária marcada pelo retorno maciço dos colonos de África e pelo regresso à terra de muitos emigrantes. O início deste período corresponde à introdução de uma nova regulamentação urbanística - os processos de loteamento - documento que passa a normalizar a introdução de novos elementos urbanos de Ponte de Lima. Das pesquisas realizadas aos processos de loteamento do perímetro urbano verifica-se, da leitura documental ao “registo de propriedade”, referências ao termo “Quinta”¹⁶ como forma de identificar a propriedade. Esta pesquisa revela que a contiguidade da área urbana consolidada era formada por um conjunto de propriedades de maior riqueza agrícola e que o crescimento urbano desenvolveu-se à medida que estas eram libertadas. Assinala-se, no decorrer do período em análise, a adoção a diferentes modelos urbanísticos influenciados em cada momento pelas tendências decorrentes da época. As primeiras realizações, as urbanizações da Graciosa e Baldrufa, marcadas por influência das novas infra-estruturas viárias, decorrem das orientações já esboçadas no período anterior, reveladas em maior escala pela adoção ao lote da moradia unifamiliar isolada, começam a evidenciar lógicas de transformação urbana ao fomentar uma nova organização morfológica com a introdução do edifício de habitação coletiva em regime de propriedade horizontal (Código Civil de 1966). Do ponto de vista tipológico, a construção em altura constitui a resposta dominante ao crescimento populacional e adquire domínio na malha urbana de Ponte de Lima.

No quinto e último período, as novas configurações são estabelecidas por uma lógica de ocupação do território, apoiadas pelo Plano de Urbanização de Ponte de Lima, ao

¹⁶ Propriedade rural de alguma dimensão normalmente com casa de habitação.

ordenar limites de crescimento urbano. As novas organizações intensificam-se neste período para Nascente da nova variante à Estrada Nacional 203, com modelos edificatórios baseados na lógica de maior densidade residencial, potenciados ao nível da rua por um conjunto de espaços comerciais, resultantes da sua relação direta com os principais traçados viários e zonas de permanência. Os limites de desenvolvimento urbano estabelecidos pelo Plano que regula a organização do espaço no perímetro urbano de Ponte de Lima apresentam níveis de classificação de ocupação urbana, sobretudo nos modelos de maior densidade, em vias de atingir a sua conformação total num curto período de tempo.

5. Influências do planeamento e das dinâmicas socioeconómicas

O presente capítulo, na sequência do objeto anterior, centrado fundamentalmente na evolução da forma urbana de Ponte de Lima, procura agora, através da análise a um conjunto de elementos, aprofundar os processos fundamentais de transformação do território por influência de um conjunto de operações, dos instrumentos de planeamento e das dinâmicas socioeconómicas, interpretando as intervenções impostas pelas leis gerais e pelos planos de ordenamento do território, na configuração do espaço urbano no decorrer dos séculos XX e XXI.

Para o processo de análise, recorreu-se ao apoio de um conjunto de informação escrita, imagens fotográficas, reproduções gráficas e redesenho cartográfico, onde é possível constatar grande variedade de informação, quer em termos da quantidade de artigos publicados, quer ao nível de propostas e ideias para a composição do tecido urbano de Ponte de Lima, sobretudo do núcleo central e da periferia, o que viria a tornar-se essencial para fundamentar o resultado final.

Identifica-se, no decorrer do conjunto de pesquisas efetuadas no arquivo municipal, várias informações técnicas a revelar preocupações com os modelos adotados, assim como algumas propostas reproduzidas através de esboços a sugerir alterações pontuais. Estas considerações começam a evidenciar-se sobretudo no período que antecede a aprovação dos Planos. Com a aprovação do Plano de Urbanização de Ponte de Lima (PUPL), as propostas urbanísticas passaram a ter como apoio um documento legal legível que estabelece as diretrizes de ocupação do solo.

Fundamentado por um conjunto de acontecimentos vividos ao longo do período em análise, o capítulo divide-se cronologicamente pelas diferentes épocas que marcam a vida económica, social e cultural do País. Desde o antes do 25 de Abril e no pós 25 de Abril de 1974, momento de transição de um regime de ditadura para uma política de democracia e liberdade (sendo que a imagem de uma época é diferente da outra), passando por momentos de importantes realizações nacionais com influência na integração de novos elementos urbanos em (quase) todo o território, até a importância da entrada na Comunidade Europeia. Em cada momento procura-se analisar e retratar os elementos fundamentais que estruturam a atual forma urbana de Ponte de Lima, marcada inicialmente por uma ocupação ocasional e desordenada,

seguida pela introdução de diplomas regulamentares que procuram estabelecer índices de organização territorial.

Em suma, o presente intento abrange a análise às transformações do Centro Histórico no início do século XX, a introdução das novas infra-estruturas viárias e edificatórias de investimento público e a sua influência na organização do tecido urbano, a figura do loteamento e o papel dos Planos enquanto elemento regulador que estrutura a ocupação e uso dos solos e o desenvolvimento do território.

5.1. Períodos fundamentais na organização do tecido urbano

“Ao longo de diversas gerações e modelos de desenvolvimento, reis e senhores feudais, regimes democráticos e ditatoriais, grupos de interesse e administrações públicas intervierem na cidade, de forma mais ou menos articulada e planeada com objetivos de promoção, de controlo, de afirmação e de poder (Cabral, Portas, 2011, p. 233).

Reconhecem-se, desde o início do século XX, algumas etapas de crescimento urbano, temporal e morfologicamente distintas, quer em resultado de decisões políticas, quer por influência de alguns períodos de maior ou menor estabilidade económica e social que foram incidido sobre o País, com reflexo em momentos de maior ou menor intensidade de investimento público ou privado. Destaca-se, em cada momento, através de significativas intervenções, importantes processos de adição de infra-estruturas que viriam a ser determinantes para a formação do atual panorama urbano de Ponte de Lima. As primeiras ações do Estado concentram-se na introdução de novas infra-estruturas capazes de assegurar as necessidades específicas da população, através de operações urbanísticas que assentam na alteração da mobilidade e funcionamento do território em expansão, na implementação de edifícios públicos de

serviços pontuais, como saúde, educação, cultura, desporto e segurança e na integração de programas de habitação, promovidos pelo Estado ou pela Autarquia local

Cronologicamente, o século XX fica marcado no seu início, em termos políticos, pela época da Primeira República¹⁷. Este período, que vigorou entre 1910 e 1926, após a queda da Monarquia Portuguesa e antecedendo as Ditaduras Militar e Nacional e posteriormente o Estado Novo, correspondeu a momentos de grande instabilidade política com lutas entre o Governo e a Igreja católica para além de inúmeras divergências internas.

Através de um maior registo de crescimento demográfico em todo o País, a par de uma revolução industrial em forte ascendente, assiste-se fundamentalmente nesta época à construção de milhares de quilómetros de vias férreas, linhas telegráficas e melhoramentos rodoviários, com o objetivo de acelerar as redes de comunicações (Ramos, 1994, p. 226), com destaque no território de Ponte de Lima para a abertura de vias de maior dimensão, como a Avenida Nova ou a Avenida da Estação, assim como para a construção da linha férrea que previa a ligação entre a cidade de Viana do Castelo e a vila Ponte de Lima, mas que nunca viria a ser concluída. Parte das obras que decorreram neste primeiro quarto do século XX, apregoado por muitos de funcionalismo (Portas, 2011, p. 57), viriam a ser marcantes para a atual organização urbana de Ponte de Lima, período que reflete o início de um cenário de rejeição a um modelo confinado à urbe medieval, através de um novo desenho com tendência para acompanhar as profundas transformações da estrutura física do território já implementado nas grandes cidades, mas que se vai dinamizando a nível regional, com naturais e acentuadas diferenças entre as pequenas e médias cidades e as grandes aglomerações (Portas, 2012, p. 149).

O segundo momento a marcar a vida económica e social e de desenvolvimento urbano do território em Portugal, corresponde à época do Estado Novo que pode “considerar-se compreendido entre a entrada em vigor, a 9 de Abril de 1933, da nova Constituição,

¹⁷ Sistema político vigente em Portugal após a queda da Monarquia Portuguesa, entre a revolução republicana de 5 de Outubro de 1910 e o golpe de 28 de maio de 1926, que deu origem à Ditadura Militar, mais tarde Ditadura Nacional e posteriormente Estado Novo (Wikipédia).

fruto do processo político iniciado pela Ditadura Militar saída do movimento militar de 28 de Maio de 1926, e o outro golpe militar que, a 25 de Abril de 1974, derruba o regime vigente e põe termo ao longo ciclo autoritário e antiliberal em Portugal” (Rosas, Brito, 1996, p.315). Na década de trinta, época em que o urbanismo institucional emerge em Portugal (Lôbo, 1995, p. 37), por influência de Duarte Pacheco (1900-1943), desencadeia-se no perímetro urbano de Ponte de Lima, um conjunto significativo de intervenções promovidas pelo recente Ministério das Obras Públicas, que tinha como objetivo impulsionar os melhoramentos locais. O conjunto de investimentos realizados em parceria com a autarquia local, correspondem à concretização de importantes infra-estruturas viárias e à construção de edifícios públicos fundamentais, que se revestem de significativa importância para o ordenamento e afirmação da Vila, enquanto marcante centro de afluência, quer da população local, quer da que se desloca dos concelhos vizinhos.

O terceiro, e talvez um dos mais marcantes períodos da história política e social de Portugal, com efeitos nas transformações territoriais, corresponde à Revolução do 25 de Abril de 1974, altura em que se dá o derrube da ditadura que resistiu de 1933 a 1974, impulsionado por um amplo movimento de oficiais das Forças Armadas, representando o desfecho inevitável da crise agónica que a atingira, e à consequente entrada do atual regime democrático, da qual se registam novos e singulares processos de planeamento, atribuindo às autarquias locais condições para definir objetivos de desenvolvimento, assim como o processo de gestão e uso do solo nas suas áreas de jurisdição (Cabral, Portas, 2011, p. 239). O sistema de planeamento do território nacional, que passou de forma gradual a ser conduzido por processos de regulação, alguns dos quais atribuídos ao poder local, contribuiu para a formação e ocupação do espaço urbano de Ponte de Lima, com notáveis melhorias na oferta de equipamentos sociais e residenciais, mas sem a especulação de criação de actividades geradoras de emprego, contrariamente ao que decorreu nas grandes cidades. O processo de expansão progride de forma difusa e em diferentes décadas, com as dinâmicas de crescimento associadas aos diferentes momentos económicos e sociais que o País viveu ao longo das últimas quatro décadas, período em que se identificam alguns acontecimentos que influenciaram a economia nacional.

Com o País a necessitar de alterar o estado económico e social que atravessa, após perder as colónias e depender fundamentalmente de uma gestão assente em iniciativas de importação externa, identifica-se, como momento fundamental para o seu desenvolvimento e crescimento, a integração na Comunidade Europeia (1 de Janeiro de 1986), reforçando, significativamente, os meios de financiamento de ativação e intervenção no território Nacional.

Em síntese, desde o fim da época do Estado Novo até a atualidade, estabeleceu-se um conjunto de iniciativas de investimento público e privado, que se tem vindo a ajustar à gestão dos diferentes sistemas de planeamento e implementação de quadros de regulação de transformação do uso do solo, através da publicação de diplomas e de políticas de desenvolvimento territorial. A evolução dos projetos e políticas de maior investimento, predominantemente associadas à intervenção da administração pública central, através de novas redes de acessos, que contou numa primeira fase com o apoio dos Planos de Fomento e, posteriormente, dos Fundos Estruturais dos diferentes Quadros Comunitários de Apoio, a par de iniciativas privadas, geralmente apoiadas pela figura jurídica do loteamento urbano, promoveram a expansão urbanística e estabeleceram a atual estruturação do tecido urbano de Ponte de Lima.

5.2. Principais ações promovidas através do investimento público

O atual contexto urbano da Vila de Ponte de Lima, sobretudo o da periferia, reflete um conjunto de profundas alterações registadas desde o final do século XIX até a atualidade, com significativas ações que influenciaram o desenvolvimento territorial, umas impulsionadas pelo investimento público da autarquia local e outras estabelecidas e apoiadas pelo governo central. Após marcadas alterações ocorridas no final do século XIX no tecido urbano mais antigo, a Vila alastra-se pelo território no decorrer do século XX, dando início ao aparecimento de assentamentos que resultam numa ocupação difusa, dando azo ao processo de rutura com a morfologia tradicional e à indefinição do perímetro urbano. A introdução de novos equipamentos e serviços

vai gerar a nova composição urbana e estruturar a expansão por influência das ações durante todo o período. A mudança do panorama social e económico, criado pelo fenómeno da industrialização e crescente disponibilidade dos transportes, densifica um conjunto de interesses económicos promovidos pela especulação imobiliária, para o qual os responsáveis políticos não estão preparados para controlar, face aos interesses de rentabilidade do solo impostos pelos interesses individuais. A análise que se segue procura caracterizar, em diferentes períodos, os níveis de intervenção dos responsáveis pelo ordenamento do território, com influência no atual contexto urbano de Ponte de Lima.

5.2.1. Intervenções no Centro histórico no início do século XX

Identifica-se no início do século XX um conjunto de ações correspondentes às primeiras iniciativas de transformação urbana associadas à Vila de Ponte de Lima. Embora não se verifiquem alterações relacionadas com o grande desenvolvimento industrial, pois este concentrava-se em Portugal nos finais do século XIX exclusivamente junto aos grandes aglomerados urbanos de Lisboa e Porto (Carvalho, 2003, p. 50), anuncia-se uma nova organização territorial que rompe totalmente com o tecido da urbe antiga.



Figura 52. Imagem aérea de Ponte de Lima na década de 70.

No início do século XX, o sentimento simbólico da Vila medieval parece esgotar-se e uma nova ideia da imagem urbana emerge com a explosão de novas formas, aqui evidenciadas pela introdução de iniciativas pontuais de espírito renovador e que hoje são importante referência do desenho urbano de Ponte de Lima. De um conjunto significativo de alterações, destaca-se a inauguração da Avenida dos Plátanos em 1901, no processo de valorização da frente ribeirinha, a definição das Avenidas decorrente dos princípios de expansão urbana, a deslocalização do Chafariz do Largo Dr. António de Magalhães para o Largo de Camões, na sequência da reorganização dos espaços lúdicos da Vila, assim como a construção do Mercado Municipal, na afirmação de Ponte de Lima como importante centro de atividades económicas, a par de um conjunto de alteração do tecido urbano que contribuíram, de forma significativa, para o início do processo de expansão territorial.



Figura 53. Imagem da Avenida dos Plátanos no início do século XX.

Em forma de antecipação ao processo de análise das dinâmicas que ao longo do tempo configuraram todo o espaço urbano, interessa registar que o processo de alteração começa a evidenciar-se no tecido existente, das ruas e praças, demonstrado pelo rompimento da Rua Cardeal Saraiva em 1924 (Figuras 54, 55 e 56), para a

transformarem num vulgar arruamento até ao Rio. A atual rua, anteriormente designada de Rua do Carrazido, já tinha sofrido alterações no final do século XIX, quer ao nível do traçado, quer ao nível do edificado, pois apresentava um perfil ligeiramente curvilíneo. O largo da Matriz, a que chamavam praça, enquanto elemento constituinte da referida rua, representava o principal espaço público urbano, importância que perdeu resultante da intervenção (Lima, 2012 pág.125).



Figura 54. Redesenho cartográfico que evidencia as alterações realizadas na Rua Cardeal Saraiva.

Das intervenções realizadas no tecido histórico, apenas se regista a intervenção da Rua Cardeal Saraiva por ser a única a obedecer ao período em análise, pois muitas outras ocorreram ao longo das épocas anteriores, alterando significativamente o desenho original do tecido antigo.

5.2.2. Construção de infra-estruturas viárias

Para melhor assimilação dos processos influenciadores da ocupação territorial, impõe-se analisar de que forma as infra-estruturas viárias se organizaram e viabilizaram lógicas de expansão, determinando a diversidade de usos e atividades em diferentes escalas. Para além da Núcleo confinado, regista-se, no decorrer do século XX, um período quase generalizado de grandes intervenções urbanas, decorrentes do espírito renovador de cada época, fruto de novas e diferentes políticas de investimento público, que funcionaram como base de suporte para a evolução e formação do atual tecido urbano.

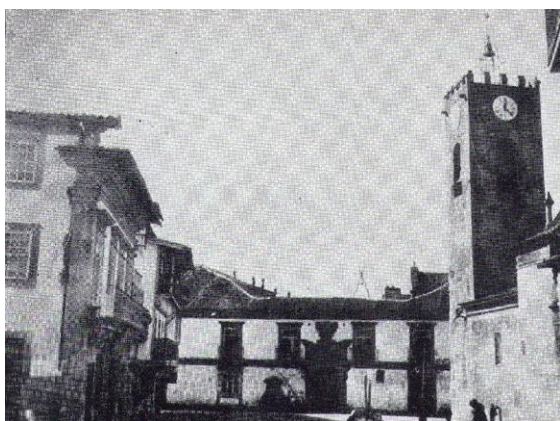


Figura 55. Imagem da rua Cardeal Saraiva antes da intervenção.



Figura 56. Imagem da rua Cardeal Saraiva após a intervenção.

O processo de configuração da periferia evidencia-se no início do século XX, impulsionado pelo intensivo progresso industrial e em consequência da demanda generalizada pelo uso do automóvel. Os índices de aumento de tráfego rodoviário, que marcam significativamente a necessidade de introdução de novas infra-estruturas viárias, revelam-se determinantes para a obrigatoriedade de adoção de novas lógicas de funcionalidade, com os traçados a assumirem, à época, políticas urbanas ambiciosas, numa perspetiva de crescimento circunscrito a um perímetro mais

alargado em relação ao tecido existente resultando em urbanizações que definem e organizam o atual território urbano.

As primeiras realizações ao nível das infra-estruturas viárias do início do século XX, são evidenciadas através da consulta de uma pequena planta cartográfica produzida nos finais dos anos 20 do mesmo século (Arquivo Municipal de Ponte de Lima), onde se regista o traçado da Avenida António Feijó, fruto da dinâmica republicana e por influência da execução do projeto das “Avenidas Novas” que, como já foi referido, já se haviam sentir na capital lisboeta. Apesar da impossibilidade de se aferir se o plano resulta de um processo pré-determinado ou de um sentido orientador de crescimento urbano, regista-se, na lógica dos novos traçados, princípios de uma expansão pré definida e programada.



Figura 57. Traçados da Avenida Nova a Nascente e da Avenida da Estação a Poente.

A abertura da “Avenida Nova”, formalmente denominada de avenida António Feijó, localizada a Nascente da urbe antiga, apresenta-se como uma nova infra-estrutura que procura dar continuidade ao espaço construído e estabelecer um novo eixo orientador no processo de expansão urbana, embora venha romper inevitavelmente e de forma significativa, com a escala e o modelo do tecido consolidado, ao introduzir descontinuidades formais que são manifestadas pelas novas tendências da época e que marcam claramente uma nova orientação no processo de crescimento de Ponte de Lima. O novo traçado, que deriva da antiga E.N. 203, segue a mesma orientação da Rua Cardeal Saraiva e apresenta um perfil de secção transversal amplo, com alinhamento reto e espaçosos passeios. A análise aos registos fotográficos e elementos cartográficos da época revelam que a sua abertura sobrepõe-se necessariamente a algumas preexistências sujeitas a um processo de demolição e convergiu com caminhos rurais que compõem a atual estrutura urbana.

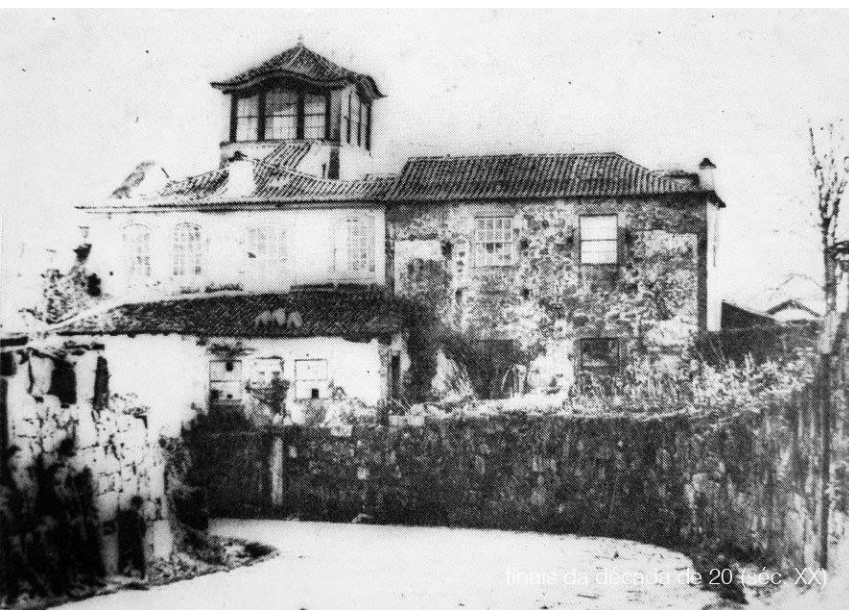


Figura 58. Imagem de Além da Ponte antes da abertura da Avenida da Estação.



Figura 59. Imagem de Além da Ponte após a abertura da Avenida da Estação.

No seguimento do investimento em grandes infra-estruturas viárias, assinala-se, a Poente, a abertura da Avenida de Além da Ponte, apelidada de Avenida da Estação, igualmente num modelo contínuo muito característico da época, de perfil transversal

de duas vias, de sentidos opostos, ladeado de passeios. Embora apresente escala inferior comparativamente com a avenida a Nascente, revela o mesmo processo de descontinuidade de escalas, desagregando-se do pequeno núcleo urbano existente na margem direita do Rio Lima, estabelecendo de igual forma linhas de orientação e continuidade com os elementos estruturantes fundamentais que, neste caso, são apoiadas pela ponte medieval.

As duas infra-estruturas, não obstante o curto período de tempo de construção que as separa, evidenciam-se pela diferença de escala e de funções. Se a primeira, de maior escala, apresenta-se preconizada pelas novas tendências urbanísticas e numa perspectiva de promover o crescimento urbano, a segunda surge no sentido de servir como suporte à nova infra-estrutura ferroviária que já se encontravam em curso, e com o propósito de funcionar como principal elo de ligação entre a Estação e o núcleo urbano existente.



Figura 60. Desenhos representativos da abertura da Avenida da Estação.

A partir deste momento, as ruas estreitas e tortuosas, evidenciadas pelo traçado antigo irregular, transformam-se. Os novos traçados são exclusivamente pensados para o automóvel. Os processos urbanos apresentam agora novas tendências de expansão e de ocupação do território. Inicia-se a alteração de formas urbanas e de

ruturas morfológicas em relação ao tecido consolidado. As primeiras realizações, na linha das novas infra-estruturas, apresentam-se no modelo de vivendas unifamiliares inseridas no contínuo urbano, num conjunto de parcelas ocupadas de forma gradual ao longo do tempo, marcadas por diferentes formas e dimensão variada. Expandem-se da sua zona central, com uma ocupação linear, resultado da definição dos novos traçados e do novo espaço público. As novas organizações deixam livre a antiga Vila, que não entra no desenvolvimento urbano nem apresenta nenhuma relação formal, por força de uma expansão apoiada por ocupações dispersas, de onde resulta o princípio de um urbano extensivo, descontínuo e fragmentado, a que corresponde o contexto atual.

A atual avenida António Feijó diferencia-se pela maior escala e caracteriza-se por servir de elo de ligação entre o tecido antigo e o novo urbano que se estendeu fundamentalmente para Nascente. Ao longo do seu traçado, o conjunto de iniciativas introduzidas, capaz de promover alguma vivência urbana, resulta da implementação de algumas atividades comerciais privadas e de serviços pontuais da responsabilidade da administração local. Este modelo, organizado maioritariamente por residências individuais, curiosamente o mesmo que foi adotado para as Avenidas Novas de Lisboa, não impede o tráfego de pessoas, mas retira-lhes os elementos fundamentais de vivência e permanência humana, contrariando a construção teórica de Cullen (2010), quando defende o espaço público como a unidade base de uma certa morfologia urbana, formado por um conjunto fluído e estático, com equipamentos de caráter social, económico e cultural (Cullen, 2010, p.27). A segregação de funções e a alteração de escalas, influenciadas pelos modelos de expansão urbana e renovação do aglomerado existente, revelam-se determinantes para que o ambiente construído se encontre totalmente desconexado. Em suma, os índices de maior mobilidade e utilização, da nova infra-estrutura, introduzida para assegurar, de forma estratégica a expansão urbana da Vila, evidenciam-se pelo conjunto de elementos geradores de atividade urbana nas áreas de maior expansão e que determinam a sua utilização.

No lado oposto, a avenida da Estação, em resultado do já mencionado insucesso do projeto ferroviário da linha do vale do lima, apresenta-se completamente privada de vida urbana, servindo quase exclusivamente como ponto de passagem de moradores,

com as dinâmicas de ocupação a serem promovidas por proprietários e promotores, que assentam no modelo de moradia unifamiliar, sem que se registem medidas promovidas pela administração pública para o planeamento e gestão da ocupação do território.

Para além de se deparar, em ambos os casos, um evidente salto de escala, pode-se aferir que a expansão da Vila resulta fundamentalmente da abertura da Avenida Nova e de um conjunto de arruamentos que daí derivam, sustentados pelos caminhos rurais existentes e das suas linhas de orientação, mas que se revelariam determinantes para conformar, em termos morfológicos, o crescimento que se viria a expandir em diferentes diretrizes. As formas irregulares reveladas pelos traçados pré existentes parecem moldar-se e ajustar aos novos modelos retilíneos, fruto de pequenas ações de regularização dos alinhamentos e continuidades, definidas pela instalação das novas iniciativas edificatórias, fundamentalmente as de investimento público. Evidencia-se a Rua Conde de Bertandos que viria a constituir-se como importante via de acesso ao Hospital Conde de Bertandos e à Adega Cooperativa, em conjunto com outros serviços e zonas residenciais que se viriam a desenvolver. Estes traçados, ao suportar a quase totalidade de significantes equipamentos que se instalavam em Ponte de Lima, revelam a intenção de estabelecer uma nova circunvalação viária à vila e que corresponde à atual Rua Conde de Bertandos.

No início da década de 70, as novas dinâmicas sócio económicas e de expansão urbana, a par do aumento generalizado da utilização do automóvel, impõem significativas alterações na organização infra-estrutural e determinam a implementação de novas estruturas viárias. A periferia assume novos traçados, abrangendo um perímetro mais alargado, como que antevendo uma ocupação territorial rápida e extensiva. Os projectos das novas vias, da responsabilidade da Junta Autónoma das Estradas com natural parceria com outras instituições reguladoras do território, nomeadamente com o Município de Ponte de Lima, revelam alguma estratégia urbana, por necessidade de articular a hierarquização das estruturas em desenvolvimento com as existentes e que tem assumido preponderância na mobilidade e funcionamento do território confinado.

Verifica-se que o investimento na construção das principais infra-estruturas viárias surge como a grande aposta de promoção da administração pública, iniciado no plano estratégico de desenvolvimento urbano promovido pelo do Estado Novo e que tem continuidade no Estado Democrático iniciado após o 25 de Abril de 1974, mas num processo mais acelerado face à pressão do crescimento populacional provocado em parte pelo regresso de famílias vindas das colónias. No que se refere então à construção das principais acessibilidades no período de transições políticas, regista-se o traçado da variante à Estrada Nacional 203 (actual via Foral D. Teresa) a Nascente, o traçado da variante à Estrada Nacional 201 a Poente e a construção da Ponte de Nossa Senhora da Guia sobre o rio Lima, inaugurada em 1980, conferindo uma nova mobilidade e funcionamento territorial a Ponte de Lima.



Figura 61. Imagem das obras de abertura da variante à E.N. 203 próximo à casa da Quinta da Graciosa

Com forte impacto na transformação urbana, estas redes surgem inicialmente com a função de estabelecer conexões e garantir o acesso mais direto possível com as vias estruturantes mais próximas e contribuir para a redução do uso do automóvel no Centro Histórico, preconizando a incapacidade das ruas existentes assegurarem a

mobilidade e funcionamento do território, face aos processos de transformação que se avizinham. As novas infra-estruturas estabelecem ainda melhor mobilidade rodoviária entre as principais localidades de proximidade, sobretudo as vilas e cidades da periferia que apresentam índices de atividades económicas capazes de promover as mais diversas dinâmicas com vista a reforçar maior e melhor vitalidade e aglomeração urbana.

A Vila medieval e o rio Lima terão condicionado os processos de ocupação urbana e servido de base para definir a orientação dos novos traçados que, em forma de círculo imperfeito, estenderam-se no território rural e natural, viabilizando lógicas de ocupação urbana, traduzindo-se num desenvolvimento não programado que se foi moldando ao longo dos tempos no sentido de cumprir as funções essenciais à vida da comunidade e servindo as necessidades da população.

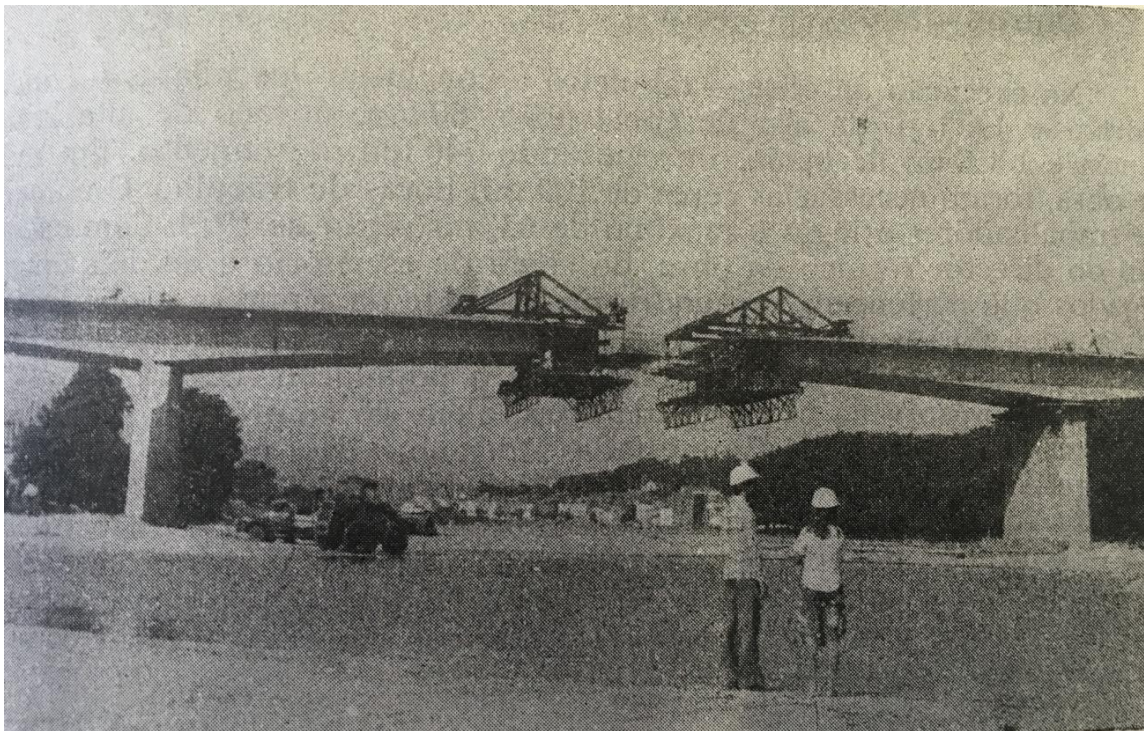


Figura 62. Imagem das obras de construção da Ponte de Nossa Senhora da Guia.

Do conjunto de infra-estruturas introduzidas, a construção da Ponte Nova, ao possibilitar uma nova travessia sobre o rio Lima, reveste-se de fundamental relevância na reorganização da rede viária e na estruturação do tecido urbano. Para além de

viabilizar a interdição ao trânsito sobre a ponte antiga, no seguimento da política de redução e desvio do trânsito do centro histórico, permitiu assegurar um perfil de via condizentes com as novas variantes e alargar as redes de ligação.

Com a construção da nova ponte, a zona de Além da Ponte perde intensidade e vitalidade comercial, situação que tem vindo a alterar-se com a introdução de algumas estruturas de utilização lúdica promovidas pelo investimento público.



Figura 63. Representação das principais infra-estruturas viárias

O novo anel viário semicircular que compreende as duas margens do Rio Lima (figura 63) define um novo eixo estratégico de expansão, delimitando o espaço de ocupação urbana imposta pela necessidade de possibilitar novas operações urbanísticas. Os novos traçados estabelecem exclusivamente a zona exterior de proteção e permitem gerir a ocupação do território sobre os terrenos delimitados entre o tecido urbano medieval que vão perdendo as características rurais para dar lugar a uma ocupação urbana pontuada pela intervenção pública e desenvolvida pela soma de várias operações urbanísticas promovidas pelos agentes privados.



Figura 64. Imagem antiga da periferia de Ponte de Lima, com destaque para a Ponte Nossa Senhora da Guia e variante Poente.

As novas vias foram concebidas para privilegiar exclusivamente a circulação automóvel, excluindo em grande parte os percursos dedicados à convivência humana, identificados sobretudo pela inexistência de espaços próprios que permitam a utilização pública pedonal, mesmo em zonas de maior concentração humana.

No decorrer das décadas dos anos oitenta e noventa, o crescimento da estrutura urbana promove pequenos pólos de atividade que resultam na localização de áreas comerciais, situadas maioritariamente nos pisos térreos dos edifícios de habitação coletiva, estabelecidos na linha das novas redes viárias. Os espaços de permanência resultam da obrigatoriedade de cedências ao domínio público, transformados em zonas de estacionamento coletivo, consequência das operações imobiliárias que marcam a ocupação territorial à medida que as propriedades se vão libertando.

No decorrer dos anos, os novos sistemas viários tornam-se intensamente utilizados, assumem preponderância no processo de ocupação do território e estabelecem uma clara alteração ao modelo do aglomerado existente e na operação de novas práticas urbanas, sobretudo no que diz respeito à variedade e intensidade dos usos propostos. Em consequência direta da sua ocupação, os principais eixos ordenadores e dinamizadores, promovem um conjunto de operações urbanísticas, em grande parte promovidas pelos agentes privados, a quem compete a apresentação dos projetos de urbanização e da sua edificação. Estas operações apresentaram-se, sobretudo antes dos planos, sem que o desenho do espaço público fosse pensado num modelo conjunto para todo o território, de forma a criar uma estrutura contínua e funcional.

A falta de uma estratégia definida resulta no desenvolvimento de modelos de urbanização que assentam no alojamento habitacional, com diferentes parâmetros de edificabilidade, caracterizados inicialmente pelas correntes urbanísticas e só mais tarde impostas pela regra do planeamento.

As primeiras urbanizações a conformar as mais recentes redes infra-estruturais são na generalidade de pequena dimensão e caracterizam-se pela adoção a um conjunto de loteamentos de moradias residenciais isoladas, assentes numa ocupação linear, que se dispersam em detrimento da disponibilidade de terreno urbanizável, contribuindo assim para a definição de um território fragmentado e desconexo.

As urbanizações na linha das principais vias, apresentam-se geralmente apoiadas por arruamentos perpendiculares, com separador central, que tem como única função o acesso às edificações. Para as organizações em malha, derivam arruamentos distribuidores internos de onde começam a emergir pontualmente blocos soltos de

habitação coletiva, compostos por pequenos serviços, comércios e equipamentos que, por força da necessária separação de setores – tráfego viário e zonas de vivência - em nada alteram a défice ocorrência de vivência social.

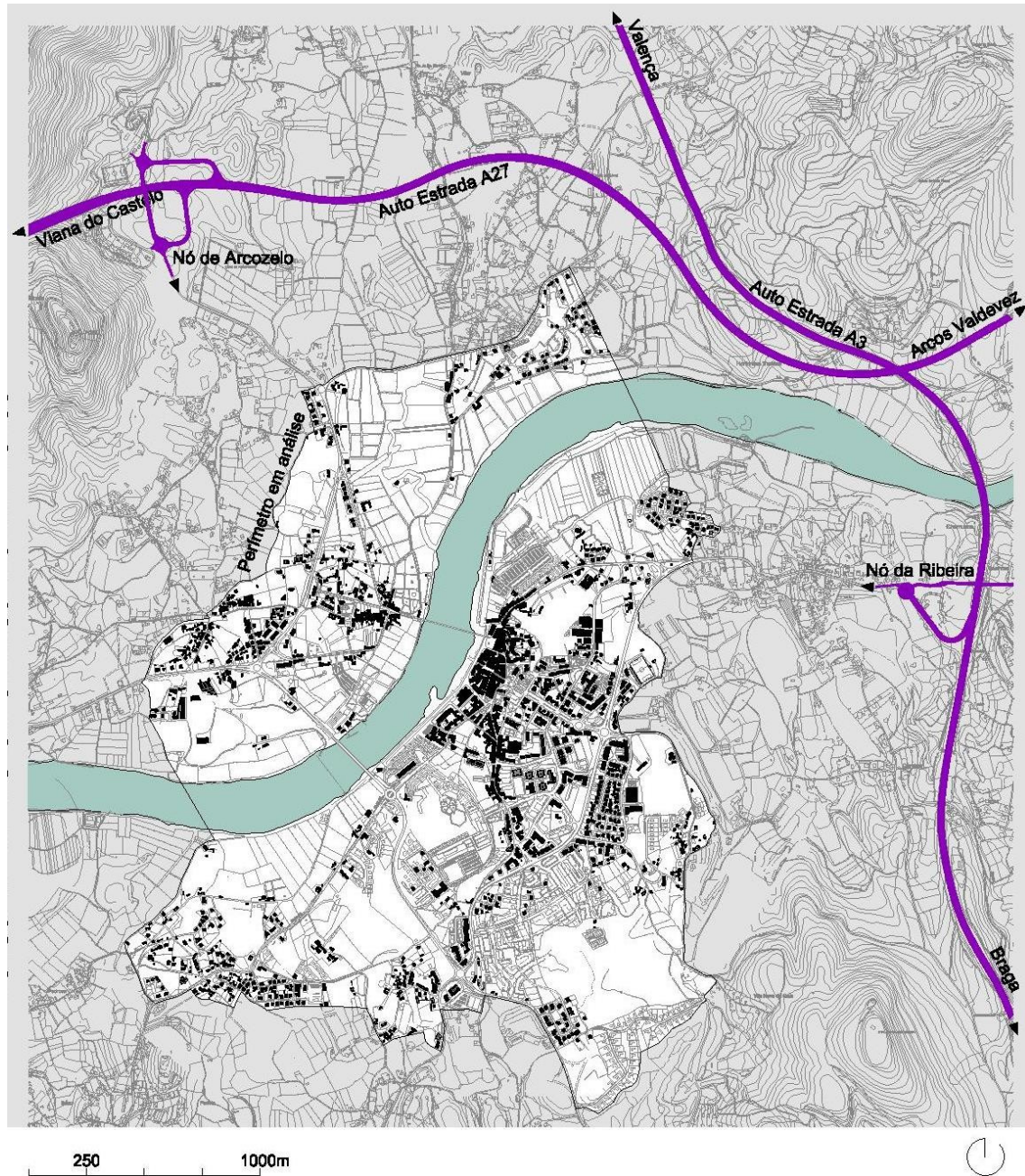


Figura 65. Traçado das grandes infra-estruturas viárias.

No final da década de noventa, já com o Plano Diretor Municipal (publicado em 1995) em vigor, com o impulso de uma economia de grande escala, os vazios urbanos na

proximidade dos principais eixos despertam o interesse de grandes empresários. Constrói-se um conjunto de espaços coletivos diversificados e espalhados pelo território, de onde se evidenciam as superfícies comerciais, por se constituírem passíveis de gerar maior tráfego viário.

Com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia e consequentes acontecimentos de visibilidade internacional, a rede de acessibilidade do território urbano de Ponte de Lima transforma-se com as novas infra-estruturas viárias de grande dimensão. A construção da Auto-estrada A3, de Valença ao Porto, inaugurada em 1998 para servir de complemento ao eixo de ligação entre a fronteira a Norte e a Feira Internacional que ocorreu em Lisboa, no Parque Expo e que se realizou no mesmo ano, com a construção do nó de distribuição localizado a Norte do tecido urbano, na margem Nascente do rio Lima, na freguesia de Ribeira, contribuiu de forma decisiva para o reforço da centralidade e competitividade local, ao facilitar a mobilidade com os centros de maior influência, quer de Portugal, quer de Espanha, sobretudo da região da Galiza. Desde então que se regista crescente aumento de intensidade viária, levando a algumas alterações das vias estruturantes, sobretudo com a introdução de rotundas em pontos estratégicos de conflito, no sentido de melhor regular os níveis de mobilidade urbana.

Face ao forte fluxo das vias existentes, o perímetro urbano carece de uma estratégia capaz de potenciar um correto funcionamento do sistema urbano, apesar de se verificar propostas para a introdução de novos eixos de circulação circundantes às redes existentes, ocupando áreas desocupadas suscetíveis de desenvolvimento urbano e que serão identificadas seguidamente em análise detalhada dos planos.

No ano 2005, a inauguração do último troço da A27, que liga Nogueira (Viana do Castelo) a Ponte de Lima, e do IC28, que dá seguimento para o Parque Nacional da Peneda-Gerês, revela índices de igual importância para o desenvolvimento económico de Ponte de Lima, ao melhorar os níveis de proximidade entre as localidades mais próximas. Destaca-se a proximidade de ligação entre a capital de distrito (a cidade de Viana do Castelo) e das vilas de Ponte da Barca e Arcos de Valdevez, e da facilidade de acesso a diversos equipamentos, sobretudo na área do ensino, lazer e ambiente, com

destaque para a área protegida das Lagoas de Bertandos e S. Pedro de Arcos e da Quinta Pedagógica de Penteeiros

Em suma, as novas infra-estruturas viárias, assentes na perspetiva da intensidade de uso do automóvel, conduzem todo o processo de comunicação do território e assumem-se como elemento gerador de expansão urbana. O atual tecido urbano, impulsionado inicialmente pela abertura das avenidas e apoiado posteriormente pelos principais eixos, resulta da soma das estruturas viárias internas e espaços coletivos estabelecidos pelas várias operações urbanísticas decorrentes ao longo das últimas cinco décadas, fundamentalmente de promoção privada. Os processos de rutura com a Vila preexistente evidenciam-se desde o início do século XX. O projeto da Avenida Nova, com influência num modelo implementado em várias cidades europeias e introduzido no processo de desenvolvimento de Lisboa na transição do século XIX para o século XX, preconiza o caminho de expansão urbana da periferia. Face à enorme desigualdade de escalas entre o novo traçado e o modelo existente, parece credível reconhecer que as formas implementadas em cidades de maior dimensão não são condizentes com os processos de estruturação e organização do crescimento urbano de Ponte de Lima. Até ao final da década de sessenta, as dinâmicas do traçado da avenida assentam sobretudo na definição de novos arruamentos que ganham dimensão por força da implantação de novos elementos urbanos de investimento público. Com a construção dos eixos viários e da ponte nova, no decorrer da década de setenta, a função estratégica da avenida, de delinear o desenvolvimento territorial, perde alguma preponderância. As novas dinâmicas revelam-se agora em função das novas estruturas urbanas, assentes pela valorização dos espaços que apresentam maior e melhor capacidade de promover usos diversificados de investimento e promover formas coletivas de apropriação e vivência. Como a ocupação dos espaços decorre à medida que o promotor imobiliário consegue convencer o proprietário a libertar a sua propriedade, de características rurais mas apetecível em termos de mercado de investimento, a apropriação territorial resulta numa urbanização fragmentada, com vazios urbanos, e diversificado em termos de traçados, alinhamentos, cérceas e tipologias, ditados por critérios determinados em função do modelo de cada época.

5.2.3. Implantação de edifícios de uso singular

No período em análise, regista-se um conjunto de intervenções urbanísticas ao nível do edificado impulsionado pelas políticas de investimento público que, por diferentes razões, assumem-se como elementos morfológicos influenciadores da atual organização territorial do perímetro urbano de Ponte de Lima. Importa aludir que os edifícios identificados distinguem-se sobretudo pelos efeitos causados em resultado da sua localização e não por fatores de monumentalidade ou presença de qualquer elemento decorativo.

A introdução de novas realizações é pontuada pelas renovações urbanas de investimento público, empreendidas para revitalizar a Vila através da introdução de alguns edifícios que se distinguem dos demais, quer seja pelo seu caráter e singularidade, quer seja pela forma como se disseminam no território, conquistando os novos espaços contíguos e funcionando como elemento operativo do território urbano.

A construção de um conjunto de edifícios, os de uso singular, marca assim uma nova fase no desenvolvimento urbano, evidenciada pelo processo de ocupação dispersa no território. A nova estrutura urbana (que neste caso engloba o investimento público e privado) revela uma expansão urbana organizada e apoiada por dois modelos distintos: o linear, imposto pelas novas vias e generalizado pelo contínuo de vivendas e o concêntrico, definido pela localização espontânea dos novos edifícios de utilização comum, fruto de uma ocupação difusa que, aliás, viria a evidenciar-se ao longo do tempo. Apesar da primeira metade do século XX revelar um período de alguma estagnação em relação à implementação de elementos estruturantes influenciadores de crescimento urbano, interessa exemplificar os padrões de ocupação territorial para melhor se perceber os seus níveis de influência. O desenho da figura 60 estabelece dois raios de ação de diferentes extensões. O de maior escala, que abrange as duas margens do Rio Lima e circunscreve o conjunto de elementos identificados, evidencia um crescimento radial descontínuo.

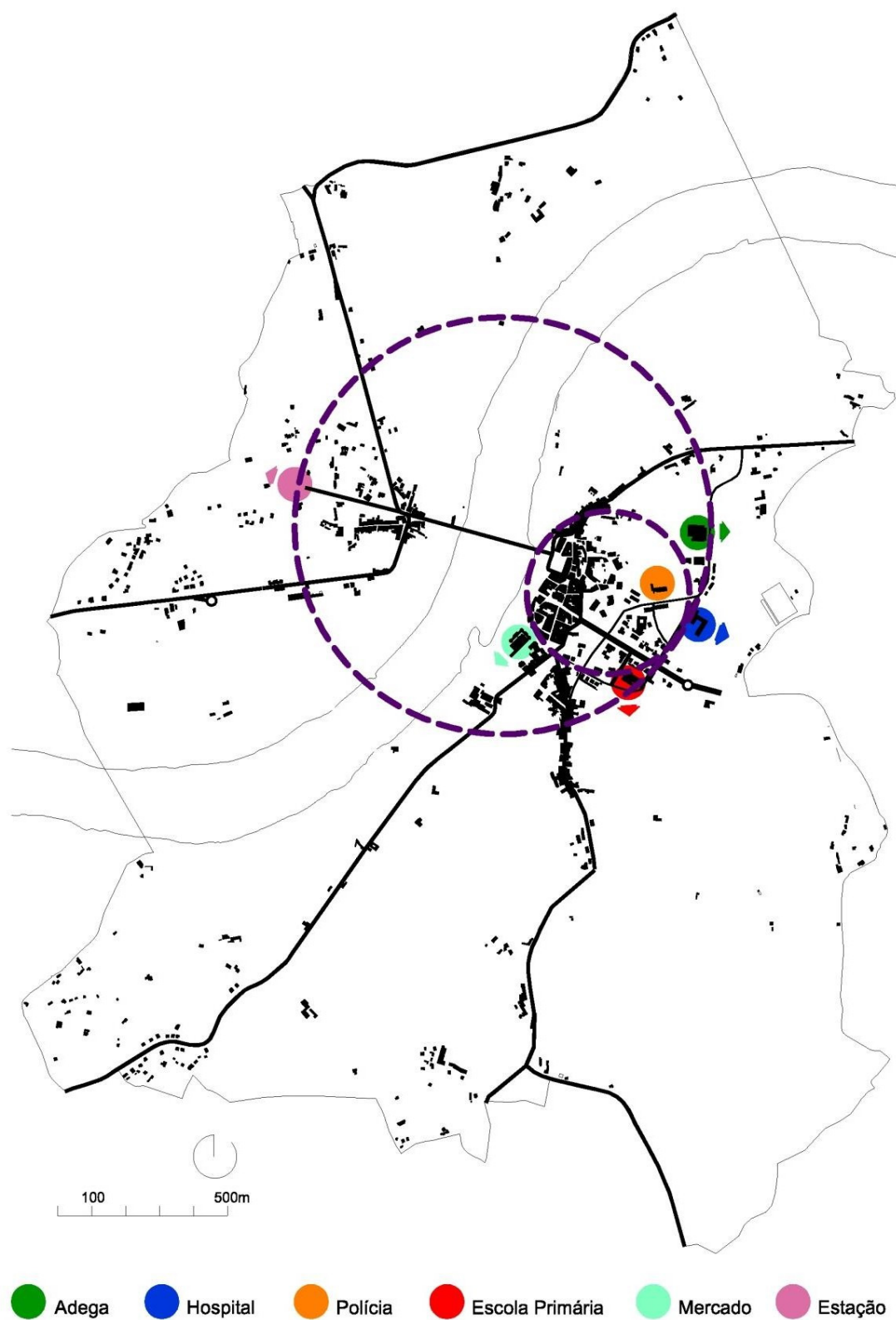


Figura 66. Identificação dos Edifícios de Uso Singular e os raios de influência.

Apesar de bem cedo os conceitos de compacidade e continuidade, se evidenciarem para Nascente do tecido urbano consolidado, as dinâmicas políticas de investimento público que perspetivavam um crescimento racional em ambas as margens, tornam-se imprevisíveis face ao insucesso da construção da Linha do Vale do Lima e respetiva implementação da Estação Ferroviária. O raio de menor escala, concentrado exclusivamente no perímetro do tecido urbano da margem Nascente, define os principais pólos influenciadores do desenvolvimento urbano da periferia que, em função dos níveis de relevância de cada equipamento público, determina os processos de organização e estabelece as linhas de orientação. Identifica-se nesta área de ação a introdução de um conjunto de novos equipamentos públicos, nomeadamente os destinados à área da educação (Escola Primária), de segurança (PSP), saúde (Hospital) e mercantil (Mercado), marcada por uma ocupação dispersa que acabaria por promover em cada intervenção novos polos de centralidade, que viriam a atingir diferentes sinergias e estratégias de ação, estabelecidas pelas tendências operativas de investimento imobiliário privado – reguladas pela administração pública - que impulsionam a organização dos espaços em função da libertação das propriedades, maioritariamente de características rurais. Esta forma pontuada e alargada de ocupação do território, estabelece níveis de urbanização fragmentados, criando descontinuidades com influência no desenvolvimento das últimas décadas. Verifica-se ainda que os limites máximos de expansão apresentam dimensão reduzida, determinadas por uma perspetiva de baixo crescimento demográfico evidenciado nesta época.

De todas as realizações, a implantação do Hospital é a que merece particular destaque ao evidenciar-se como o principal elemento gerador de um conjunto de ações urbanas, quer as de iniciativa privada, quer as relacionadas com a estratégia de desenvolvimento público. Assim, no panorama da organização territorial, a sua localização apresenta-se, sobretudo no início do período de maior especulação imobiliária, como singular atrativo para o investimento privado. As propriedades circundantes, de características rurais, valorizam-se, dando origem a novas e diferentes organizações urbanas e à consequente necessidade de abertura de novos arruamentos. Esta organização evidencia-se pela forma antagónica revelada através da

mistura de tipologias e modelos diferenciados, com vivendas residenciais isoladas a coexistirem com blocos de uso misto de habitação e comércio, cujas iniciativas, decorrentes de cada época e pautadas sobretudo por intervenções pontuais e isoladas, proporcionam níveis de vivência que se revelam desconexados.



Figura 67. Realizações urbanas influenciadas pela localização do Hospital.

Na análise aos restantes edifícios, os mesmos revelam índices de desenvolvimento em torno da sua localização consideravelmente inferiores aos registados por influência do Hospital. Trata-se naturalmente de edifícios que se instalaram na periferia mas que, pela sua função e pelas características com a envolvente, residem de forma isolada. Contudo, merece destaque a construção do Mercado, com data de 1930, estabelecido no limite Sul do tecido urbano antigo. A importância económica e social caracterizada pela vida mercantil do Mercado, solidificada na época pela presença da já transferida

Central de Camionagem, viria a revelar-se determinante para transformar um quarteirão rural adjacente, num projeto de interesse privado, com a construção de um modelo imobiliário emergente e que compreende um conjunto de edifícios de habitação, comércio no piso térreo (com galerias interiores) e um hotel. O volume excessivo de todo o conjunto, para além de romper com os edifícios peculiares contíguos, caracteriza-se, de forma negativa, pelo impacto volumétrico que atualmente representa na imagem urbana de Ponte de Lima. Esta forma excessiva e irracional de ocupação do quarteirão provocou irremediáveis lógicas de desconexão entre relevantes e integrantes elementos urbanos. Poder-se-ia englobar neste desígnio, se ainda fosse possível, uma interessante convergência entre o renovado Mercado Municipal, o Teatro Diogo Bernardes e o Museu dos Terceiros com a Avenida dos Plátanos, sem esquecer a Villa Moraes. Foram os interesses imobiliários que venceram a lógica de uma operação urbana equilibrada, registada pela total insubordinação com o conjunto de valores patrimoniais, arquitetónicos e ambientais que aí se inserem.

A época de meados da década de 70, período conturbado na vida social e política do País, provocado pela revolução de Abril, resulta em significativas alterações nas políticas de investimento público e no modelo de ocupação do território. Se a época do Estado Novo, assente numa política de desenvolvimento urbano preconizada por Duarte Pacheco (Lamas, 2014, Pag.281), se revestiu de maior simbolismo, ocupando os espaços de forma isolada, com necessidade de fomentar o desenvolvimento urbano, o período pós-revolução resulta, na generalidade, dos efeitos dos processos de urbanização, com intervenção pública, no processo de regulação de ocupação do território, com efeitos na regulação dos processos de instalação de equipamentos de utilidade pública, que são impostos pela libertação de uma área definida no processos de urbanização de promoção privada. Dito de outra forma, já não são os edifícios de carácter público a impor as regras de ocupação, mas as organizações privadas a determinar a sua localização. Contudo, ainda numa fase inicial dos novos modelos de urbanização, o crescimento demográfico e a respetiva intensidade urbana, impõe a necessidade de aglomeração de novas funções de carácter direcional nas várias esferas da vida social, umas por decadência das estruturas existentes, outras na lógica de

agregação de novos recursos, levando o município a planejar zonas estratégica para a instalação de edifícios com capacidade de servir os anseios da população.

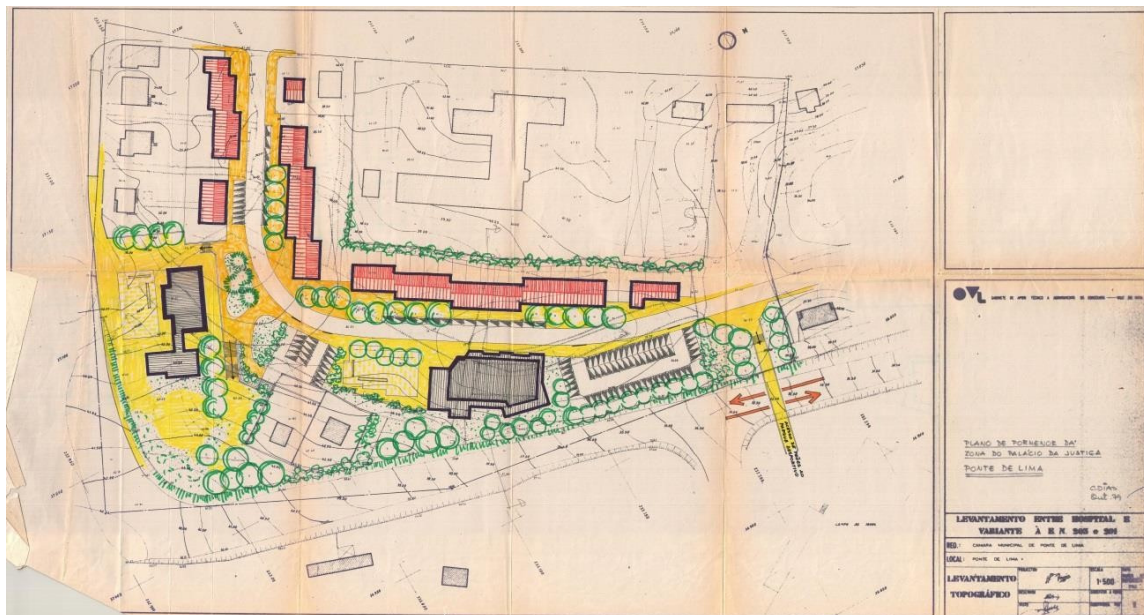


Figura 68. Planta de Pormenor da Zona do Palácio de Justiça - 1979

Esta tese é evidenciada, por exemplo, por um conjunto de estudos de pormenor da zona estabelecida para a implantação do Palácio da Justiça (figura 68), que revela o maior envolvimento público no planeamento do desenho urbano em expansão. O estudo abrange a área compreendida entre o hospital, a Avenida Nova e a nova variante à E.N. 203. Do conjunto de elementos analisados, correspondentes a diferentes propostas, nenhuma se ajusta ao resultado final, quer em termos de configuração e implantação do edifício, quer ao nível da organização do tecido envolvente. Mas o que importa reter da localização do Palácio da Justiça são as dinâmicas introduzidas através da concentração de um conjunto edifícios de serviços e pequenos espaços comerciais, que tem como resultado a criação de restritas zonas de vivência, localizadas na envolvente, identificados no desenho da figura 69. Contudo, a organização dos conjuntos que rodeiam o Palácio da Justiça, para além de se assumirem de forma isolada, são condicionados pelas vias estruturantes que criam processos de formação desarticulados.

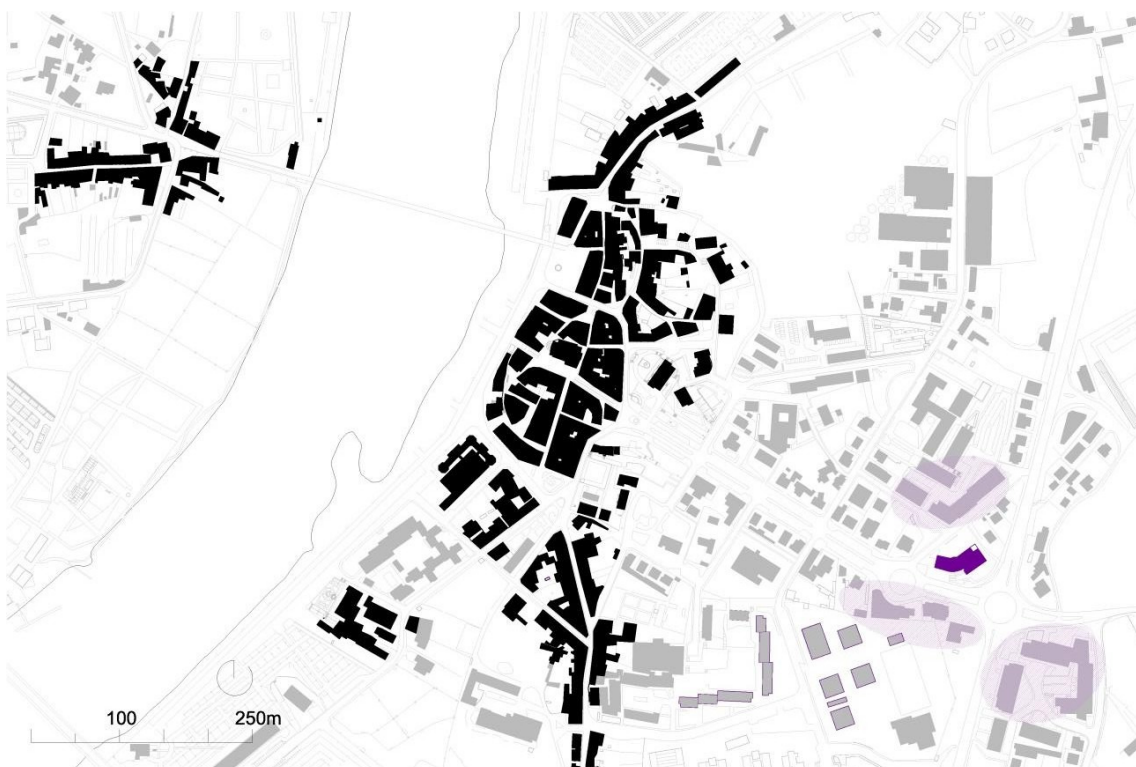


Figura 69. Planta de localização do Palácio da Justiça e zonas de influência.

Por se tratar de relevante centro de afluência, destaca-se ainda, nos processos de formação, a deslocalização da Central de Camionagem da zona do Mercado para se implantar na periferia, próximo da variante à E.N. 203, em área disponível por influência dos processos de urbanização. Identifica-se vários factores relevantes associados à nova organização. O uso dos transportes públicos em Ponte de Lima, com o livre e acelerado acesso ao automóvel, vai perdendo espaço, com a sua utilização a apontar quase que exclusivamente para os jovens até à idade do secundário, idosos e pela componente feminina dos agregados de baixos recursos. A alteração de localização pode ser ainda fundamentada por uma gestão autárquica preocupada com o sistema viário e melhoria dos níveis de mobilidade sustentável do centro histórico e pelo conjunto de serviços que se deslocalizam para a periferia, sobretudo para a área urbana a Nascente da zona escolar, com influência no local de implantação. Com o encerramento do antigo Centro de serviços de transportes públicos, foi possível transformar a área com novas valências de âmbito comercial e de serviços, renovar o mercado e reorganizar o trânsito.

Em sentido oposto, a sua deslocalização, entendida como um processo de renovação urbana, que é certo contribuiu para melhorar os níveis ambientais da área envolvente ao mercado e à Avenida dos Plátanos, retira-lhe as dinâmicas urbanas de aglomeração de população que interagiam com as atividades do mercado e do Centro Histórico. A atual localização não revela práticas de influência que lhe permita estabelecer maior permanência humana. A sua função resume-se praticamente ao estacionamento dos veículos enquanto aguardam pela próxima saída, sendo que para além da diminuição na utilização dos transportes públicos, a recolha de passageiros realiza-se próximo do tecido antigo, retirando-lhe a afluência necessária para estabelecer dinâmicas de vivência urbana.

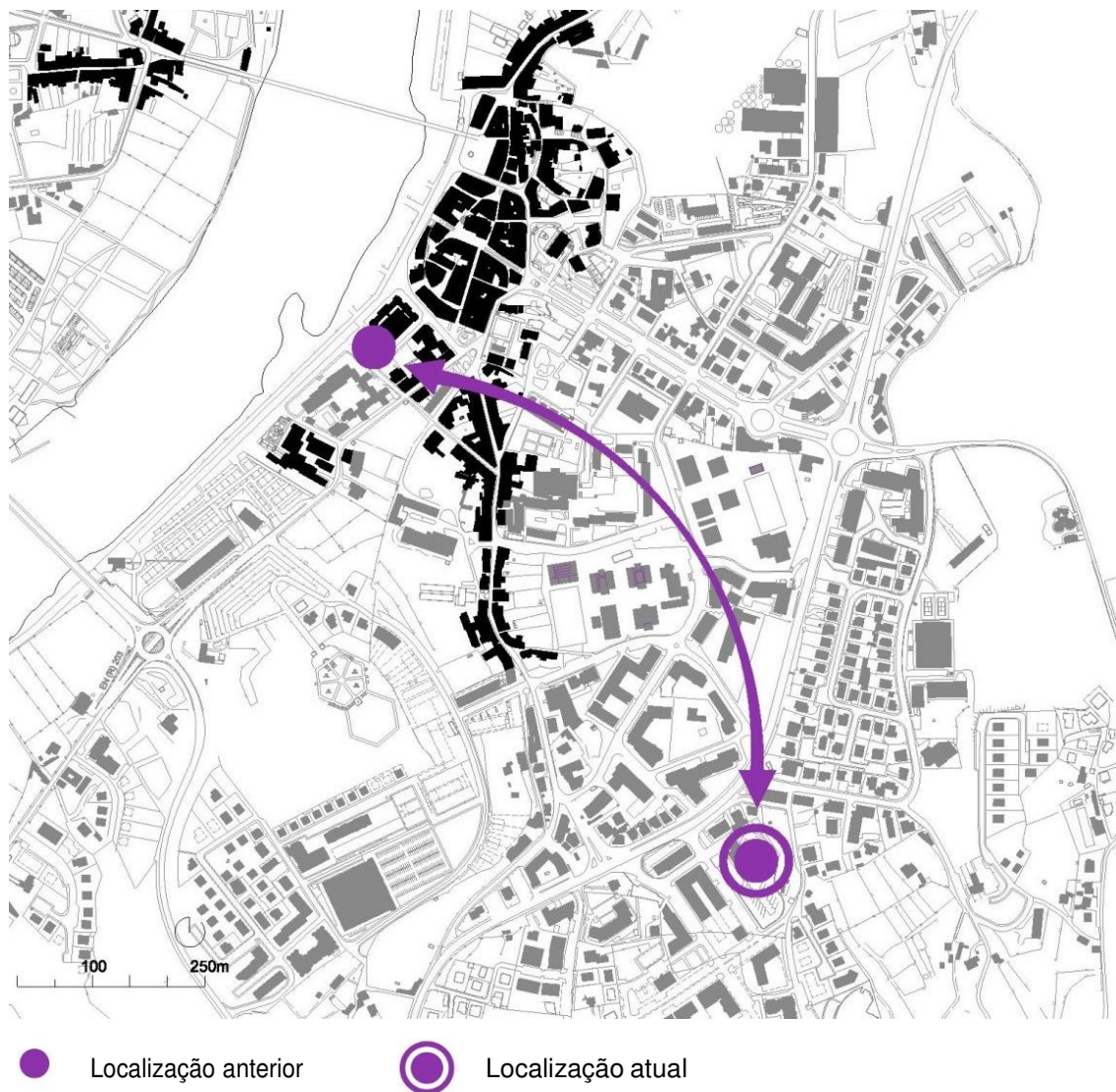


Figura 70. Identificação das diferentes localizações da Central de Camionagem

Em síntese, a introdução do conjunto de edifícios singulares em zonas de expansão coincidem com um período de novas dinâmicas de investimento público desencadeadas por Duarte Pacheco em 1934. Este momento serviu para impulsionar o desenvolvimento e ordenamento territorial das principais cidades e vilas a nível nacional, através da realização de planos e de um extenso programa de melhoramentos urbanos considerados como necessários (Lôbo, 1995, p.35). Da leitura ao processo de multiplicação das infra-estruturas urbanas da periferia, verifica-se o défice na aplicação de linhas de orientação e regulação, fundamentado sobretudo pela inexistência de um planeamento integrante. Regista-se apenas a existência de pequenos e pontuais planos parciais, com os processos de gestão e ocupação do território dominados pela descontinuidade e rutura de escalas e tipologias. Entende-se que o resultado final de implantação dos edifícios de promoção pública tenham decorrido num processo casuístico determinado pela disponibilidade de terrenos de domínio municipal e, eventualmente, em sequência da libertação de propriedades de atividade agrícola disponíveis. O que Importava, Independentemente da localização dos edifícios, era dar resposta a um somatório de requisitos e obrigações que servissem a população e projetassem o município com diretrizes de crescimento urbano. O consequente conjunto de soluções introduzidas reveste-se de dificuldade de integração urbana que, embora preconize o caminho de expansão, não apresenta linhas de convergência entre os vários setores, quer com o tecido urbano antigo quer entre as novas realizações. Do processo de crescimento, que apontava no primeiro quartel do século XX para uma orientação radio-cêntrica em função da introdução dos novos edifícios de caráter público, resulta um conjunto de vazios urbanos não programados, caracterizando a imagem urbana da Vila de Ponte de Lima num modelo fragmentado e descontínuo. Com o início da década de 70, emerge uma nova orientação no que diz respeito ao desenvolvimento urbano, agora projetado a Sul da Avenida Nova, com registo para a introdução de novos equipamentos públicos, que viriam a promover necessariamente maior número de edifícios e consequente aumento de aglomeração humana.

5.2.4. Habitação a baixos custos

A falta de habitação revelou-se um dos maiores problemas das grandes cidades mundiais, gerada pela revolução industrial, com transformações extremamente rápidas na sociedade e no território (Carvalho, 2013, Pág. 55).



Figura 71. Edifícios de habitação da Zona da Escola Técnica.

Em Portugal apenas se regista aumento significativo em Lisboa e Porto. Contudo, o processo de descolonização, decorrente da revolução de Abril de 1974, antecipou o regresso em massa dos colonos expatriados de África e o retorno de muitos emigrantes à terra natal. A questão da habitação passa então a constituir-se como prioridade em todo o território nacional. Em Ponte de Lima é o problema maior e passa a ser fator dominante na imagem arquitetónica e urbanística, no início da segunda metade dos anos setenta.

As novas urbanizações impostas para dar respostas favoráveis às exigências quantitativas e funcionais, originou resultados francamente negativos do ponto de vista funcional. Os modelos apresentam-se inconsequentes em relação ao desenho

urbano, os edifícios são repetitivos e monótonos. Os passeios largos e a praça central não apresentam resultados práticos de vivência. Face à falta de mistura de funções, as iniciativas revelam-se desagradáveis para viver, pois assentam no modelo exclusivo de “bairro dormitório”.



Figura 72. Localização dos edifícios de habitação a baixos custos.

Os modelos surgem em consequência da preocupação de criação de alojamento para apoio à população, com o desenho, da forma como ocupa o espaço, a revelar ausência de um planeamento de conjunto. Da análise ao edificado, evidenciado através da leitura da figura 72, verifica-se que não existe nenhuma relação com o tecido antigo,

não tanto pela densidade estabelecida, mas sobretudo pela separação funcional que provoca a rejeição da rua, dando origem a uma frágil vivência urbana. A implantação dos conjuntos aparecem de forma desarticulada e não estabelece dinâmicas capazes de estimular padrões de vivência e aglomeração urbana

5.3. Operações de Loteamento

A observação da área urbana de Ponte de Lima permite identificar a influência da figura jurídica do loteamento na sua formação e gestão do solo. Para melhor estabelecer as metodologias de análise, importa aludir que da leitura do documento que veio regular os processos de loteamento, o Decreto-Lei 576/70, o mesmo foi necessariamente constituído para ordenar os níveis de ocupação desorganizada do solo decorrente do fluxo demográfico que assolou os grandes centros urbanos, em parte por força da deslocalização em massa de operários e que resulta na procura intensiva de alojamento e pela incapacidade do Estado em assegurar a regulação e ordenamento do território. Contrariamente aos intentos atrás referidos, que levaram à constituição do referido Decreto-Lei, o novo modelo urbanístico estabelecido pelo loteamento, decorre em Ponte de Lima por imposição da nova norma legislativa, por não se identificar na época níveis de desorganização territorial que justificasse a sua implementação.

Os dados recolhidos evidenciam que os primeiros processos ocorrem muito próximo do núcleo histórico e de forma muito passiva, justificados pelo menor nível de crescimento urbano local, contrariamente à realidade vivida na periferia das grandes cidades estrategicamente melhor localizadas para o desenvolvimento das emergentes atividades económicas. No período inicial, todos os processos de loteamentos, para além da análise de um técnico do Município, obtinham o parecer da Direção Geral dos Serviços de Urbanização, sediada em Viana do Castelo (Arquivo Municipal de Ponte de Lima).

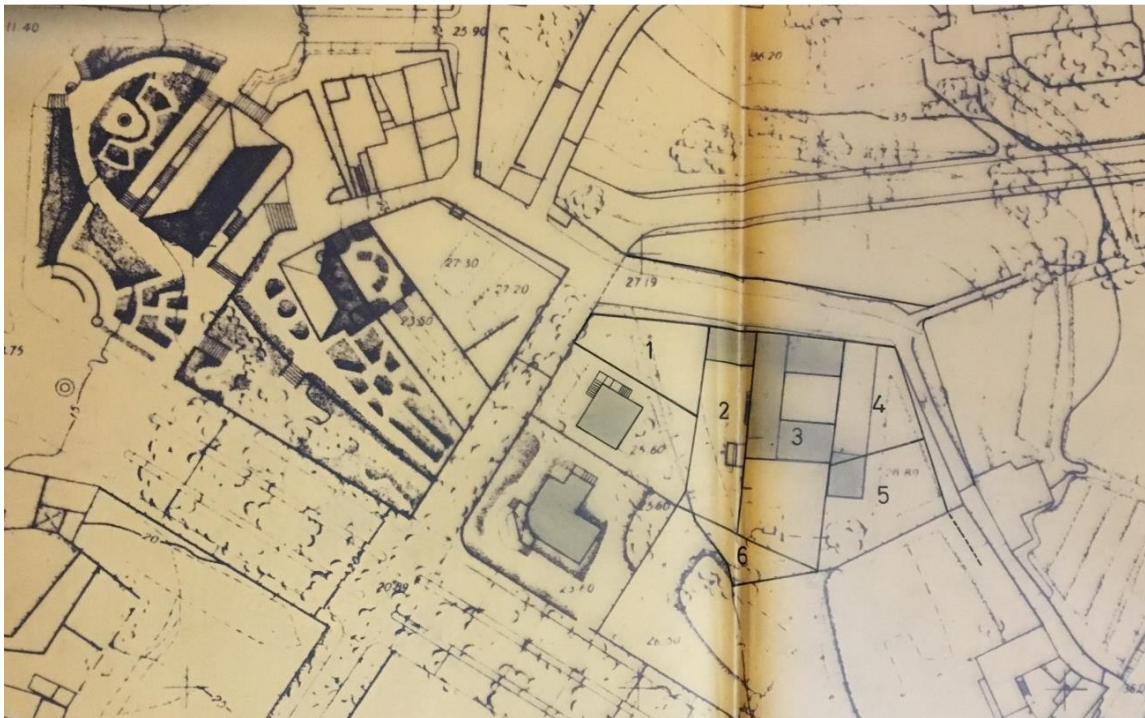


Figura 73. Desenho do primeiro processo de loteamento da Vila registrado com o n. 1/75

O Decreto-Lei fomenta, através da sua implementação, a adoção aos loteamentos urbanos, caracterizados, na fase inicial, pela presença dominante de habitação unifamiliar isolada. Esta nova organização espacial, evidenciando uma ocupação dispersa, rompe com o tradicional conceito de urbanidade, caracterizada pelo tecido contíguo da urbe mais antiga. Assiste-se ao início de um novo panorama de ocupação territorial, agora de iniciativa privada, desenvolvida progressivamente na periferia, à medida que se libertam as propriedades. Como se tratava de grandes áreas, geralmente as denominadas “Quintas”, de características rurais, numa época onde a atividade agrícola familiar ainda era economicamente muito valorizada, a par da resistência dos proprietários em cederem as suas propriedades, o processo de expansão e crescimento decorreu de forma intersticial. Esta forma vacilante de apropriação provocou desequilíbrios, quer ao nível infra-estrutural, quer no modo como os diferentes modelos e tipologias se relacionam, resultando num processo inconsequente, que se foi moldando ao longo do tempo por influência de correntes urbanísticas de cada época.



Figura 74. Desenho do primeiro processo no modelo de “cidade Jardim” registado com o n. 44/77

Contudo, na análise às políticas urbanísticas e de ordenamento, regista-se, na fase inicial, como aspeto fundamental para as lógicas de localização de novos elementos urbanos, a inexistência de instrumentos de carácter operacional que definem critérios de orientação e estratégias de ocupação e desenvolvimento urbano, com as intervenções a serem apoiadas pelos serviços técnicos do Município. Só mais tarde, com o aparecimento dos documentos reguladores, primeiro o Plano Diretor Municipal (PDM), seguido do Plano de Urbanização (PU) de Ponte de Lima, foi possível estabelecer normas de usos do solo definidas nas respetivas cartas. Os processos mais recentes, já a revelarem alguma estabilidade nas suas definições, decorrem de um processo evolutivo, ao evidenciarem modelos de organização numa perspetiva de conjunto, revelando, em algumas situações, preocupações de enquadramento com os elementos urbanos mais próximos, quer ao nível de continuidade das tipologias e distribuição das redes, a exemplo da urbanização do Sobral, quer apenas na relação de agregação dos arruamentos de diferentes urbanizações, como demonstram o conjunto de processos de loteamento que se desenvolvem a Sul da variante à E.N. 203 (figura 75).

Do ponto de vista da ocupação e desenvolvimento territorial, identificam-se distintos períodos com relevância na afirmação dos modelos urbanos produzidos pelo processo de loteamento, com domínio na realização de diferentes orientações e significativas variações de densidade, determinadas sobretudo pela intensidade de investimento privado, mais ou menos espontânea, correspondente a distintas formas de ocupação ao nível da organização territorial, da qual resulta uma área urbana fragmentada, com desequilíbrios na aglomeração e contiguidade, preconizados pelos somatório de novos processos de loteamento que se vão estabelecendo livremente.



Figura 75. Relação de contiguidade entre diferentes processos de loteamento

Apartir do momento em que os processos de loteamento fazem parte das dinâmicas que estabelecem os níveis de evolução e de expansão urbana, importa perceber, como decorreu a forma de ocupação dos diferentes modelos. Para uma melhor análise, recorreu-se ao processo de fracionamento temporal, que se divide por quatro períodos diacrónicos, decompostos a cada dez anos, no sentido de evidenciar,

sinteticamente, como os elementos fundamentais foram sendo introduzidos ao longo de cada época e que influências representam na estruturação da atual imagem urbana de Ponte de Lima.

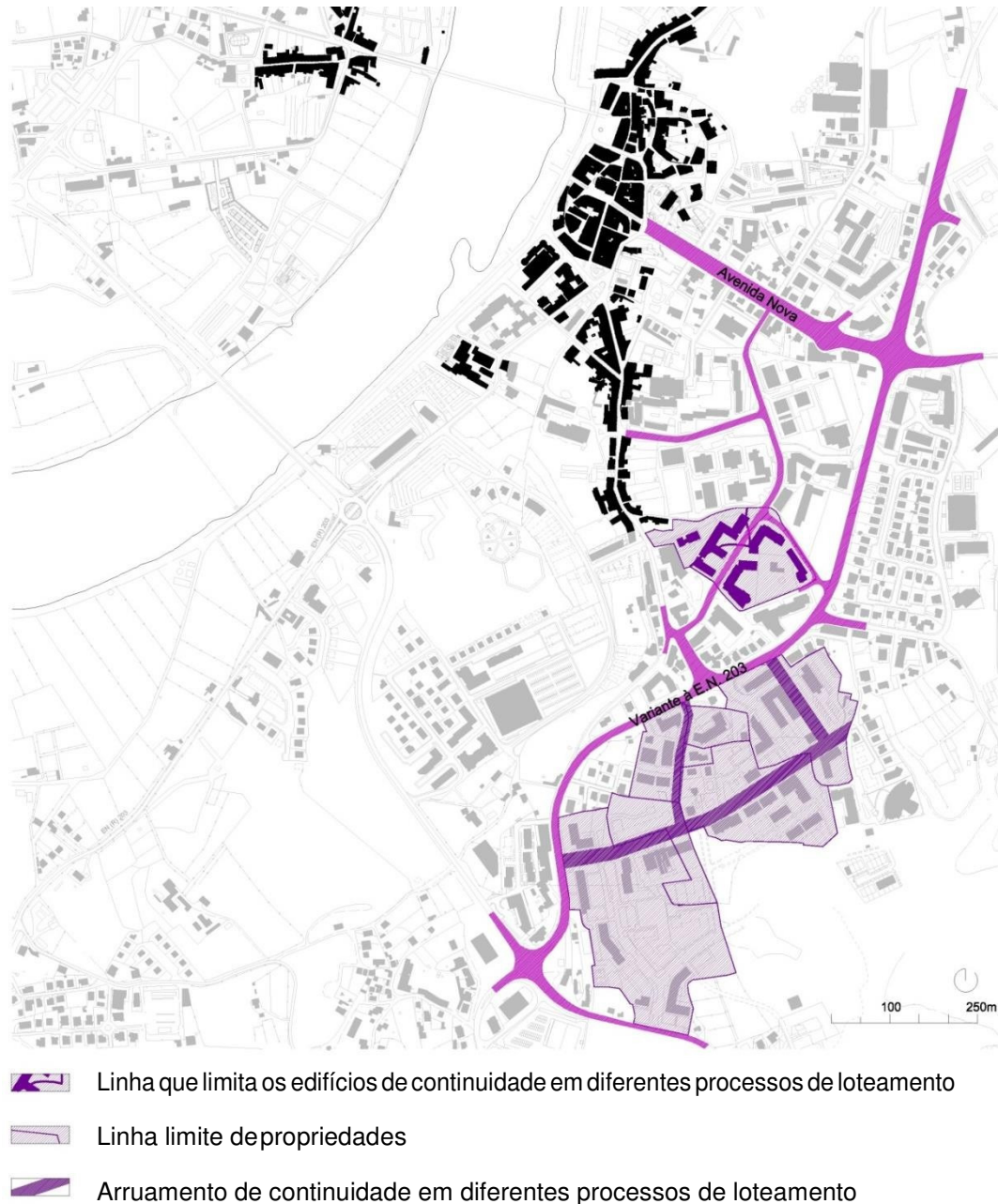


Figura 76. Aglomeração entre diferentes processos de loteamento

O primeiro período, que decorre de 1976 a 1985, marca o início de um conjunto de transformações urbanas na periferia da Vila medieval, que se evidenciam sobretudo por influência do maior investimento privado. Trata-se de um novo modelo de

convergência territorial, onde se verifica uma apropriação do solo difusa e espontânea, sem qualquer relação de vivência e correlação com os elementos urbanos estruturantes. Desenvolvem-se maioritariamente em função das vias de circulação existentes, onde os de maior dimensão, configurados pela necessidade de introdução de novos arruamentos internos, são pontualmente pensados e organizados no sentido de projetar a articulação com futuras urbanizações, apesar de raramente evidenciarem princípios de continuidade. No caso dos arruamentos internos sem continuidade, recorre-se, sempre que necessário, ao modelo do cul-de-sac, revelando por vezes uma organização irracional e centrífuga. No que diz respeito à composição tipológica, os tecidos apresentam características muito semelhantes, adotando maioritariamente o modelo da moradia isolada implantada no centro do lote. Aspeto curioso (ou talvez não) diz respeito ao fato de quase todos os loteamentos preconcebidos neste período ainda coabitarem de forma isolada, sem nunca constituírem qualquer fator de convergência com as áreas urbanas que se foram consolidando. Exclui-se desta observação, o processo arrojado (para a época) da urbanização da Quinta da Graciosa, promovido por iniciativa pública, quer pela melhor localização de proximidade, quer por constituir índices de crescimento contíguos.

Na análise ao segundo período, que corresponde ao conjunto de processos compreendidos entre 1986 e 1995, verifica-se continuidade dos modelos tipológicos, mas agora com maior convergência no perímetro de desenvolvimento a Nascente do rio Lima. No decorrer da presente época, para além de se registar a maior ocupação do território urbano, assiste-se sobretudo ao momento de transição dos conceitos urbanísticos e à mudança de escala tipológica que, em algumas situações, evidencia níveis de aglomeração com resultados irracionais. Explicado de outra forma, os loteamentos que tem de cumprir com os índices de construção estabelecidos, apresentam modelos de ocupação diferenciados, combinando lotes de moradias unifamiliares, com o máximo de dois pisos, com lotes de comércio e habitação multifamiliar, até quatro pisos, sem que apresentem lógicas de distanciamento que estabeleça, por exemplo, princípios de salubridade desejáveis. Corresponde este período ainda, aos índices de maior área loteada, com resultado no maior número de loteamentos e conseqüente aumento de frações, que começam a agregar, nos

edifícios melhor situados, espaços destinados ao desenvolvimento das mais diversas atividades económicas. Torna-se cada vez mais evidente, em termos da formação do tecido urbano em crescimento, a importância das redes viárias no que diz respeito à apropriação do espaço. A ocupação recai, independentemente do modelo tipológico ou da dimensão da área a lotear, sobre as principais vias estruturantes, organizando e estabelecendo, ao mesmo tempo, a forma de crescimento urbano. Um crescimento que continua fragmentado, com o conjunto de loteamentos a expandirem-se de forma isolada, resultado, por ventura, de alguma apatia evidenciada na política de ordenamento do território assente pelo Município de Ponte de Lima, por força da inexistência de um documento regulador válido. Verifica-se contudo, à medida que o tempo passa, a introdução de novos modelos, que apontam para uma ocupação interna, preenchendo os espaços vazios e estabelecendo novos sistemas viários secundários, dissimulados por edifícios de maior escala, que demonstram elevados índices de apropriação, criando desequilíbrios ao nível dos processos de continuidade do tecido urbano.

Destaca-se no final deste período, o projeto do loteamento na periferia Nascente, no limite do perímetro em análise e que surge implantado, de forma isolada, numa área de características florestais. Construído na sequência da implementação do campo de Golf de Ponte de Lima, caracteriza-se pelo conceito de “cidade jardim”, sendo constituído por lotes de moradia unifamiliar isolada no centro do lote em forma de L.

A área de cada lote apresenta, comparativamente com os modelos anteriores, maior dimensão, evidenciando características próprias de se dirigir a uma classe média/alta. Elemento fundamental para a sua construção terá sido a construção da Auto-estrada A3, por facilitar a ligação aos centros urbanos de maior aglomeração, onde habitam os capitais com maior capacidade de investimento e tendências para procurar uma outra habitação, que deve situar-se em locais distantes das grandes concentrações urbanas. Embora não estabeleça índices de vivência urbana, importa registar que as suas características morfológicas e os inerentes padrões ambientais contribuíram para a divulgação e promoção do território de Ponte de Lima.

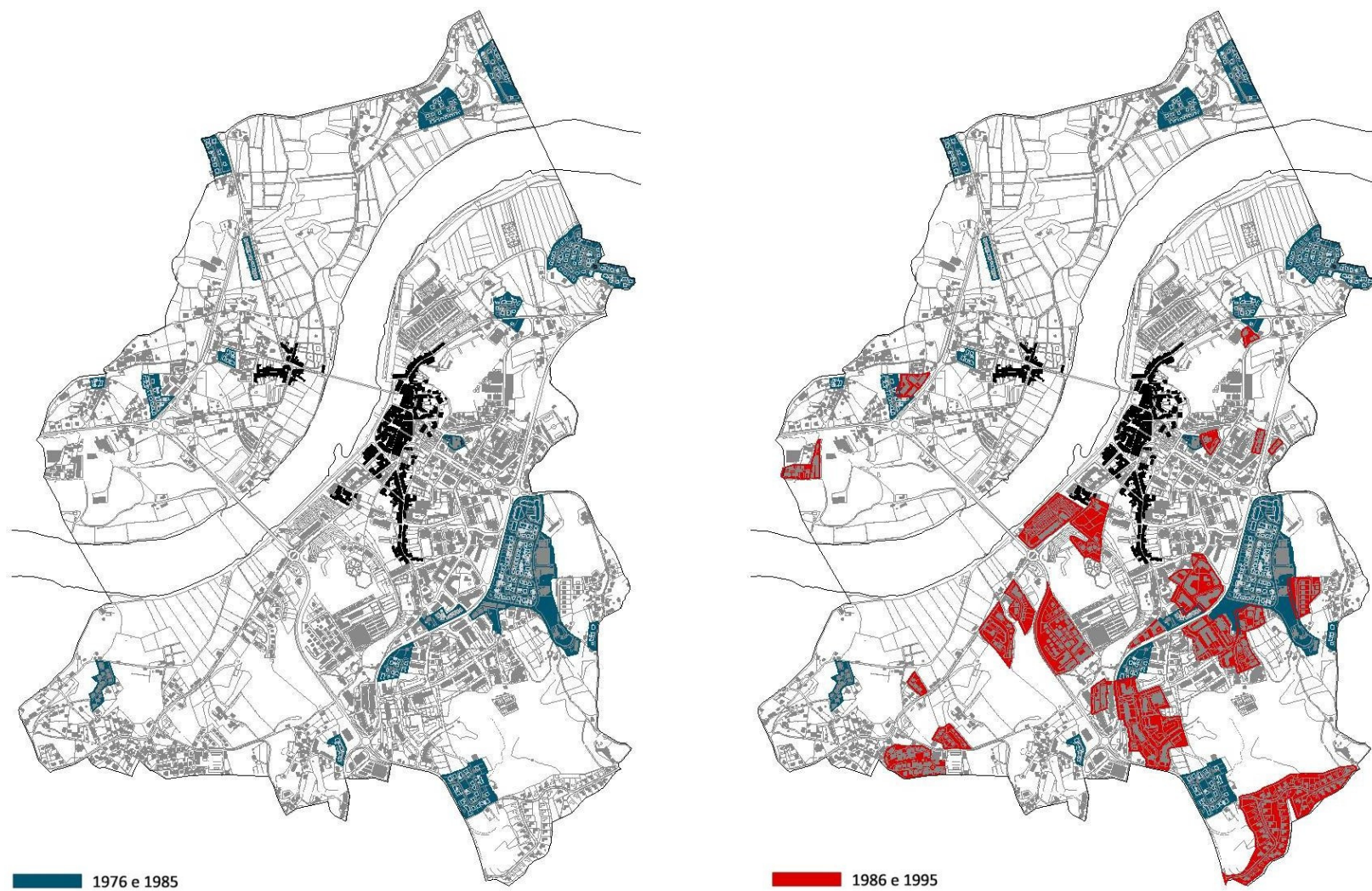


Figura 77. Reprodução cartográfica da evolução dos loteamentos entre 1976 e 1995.

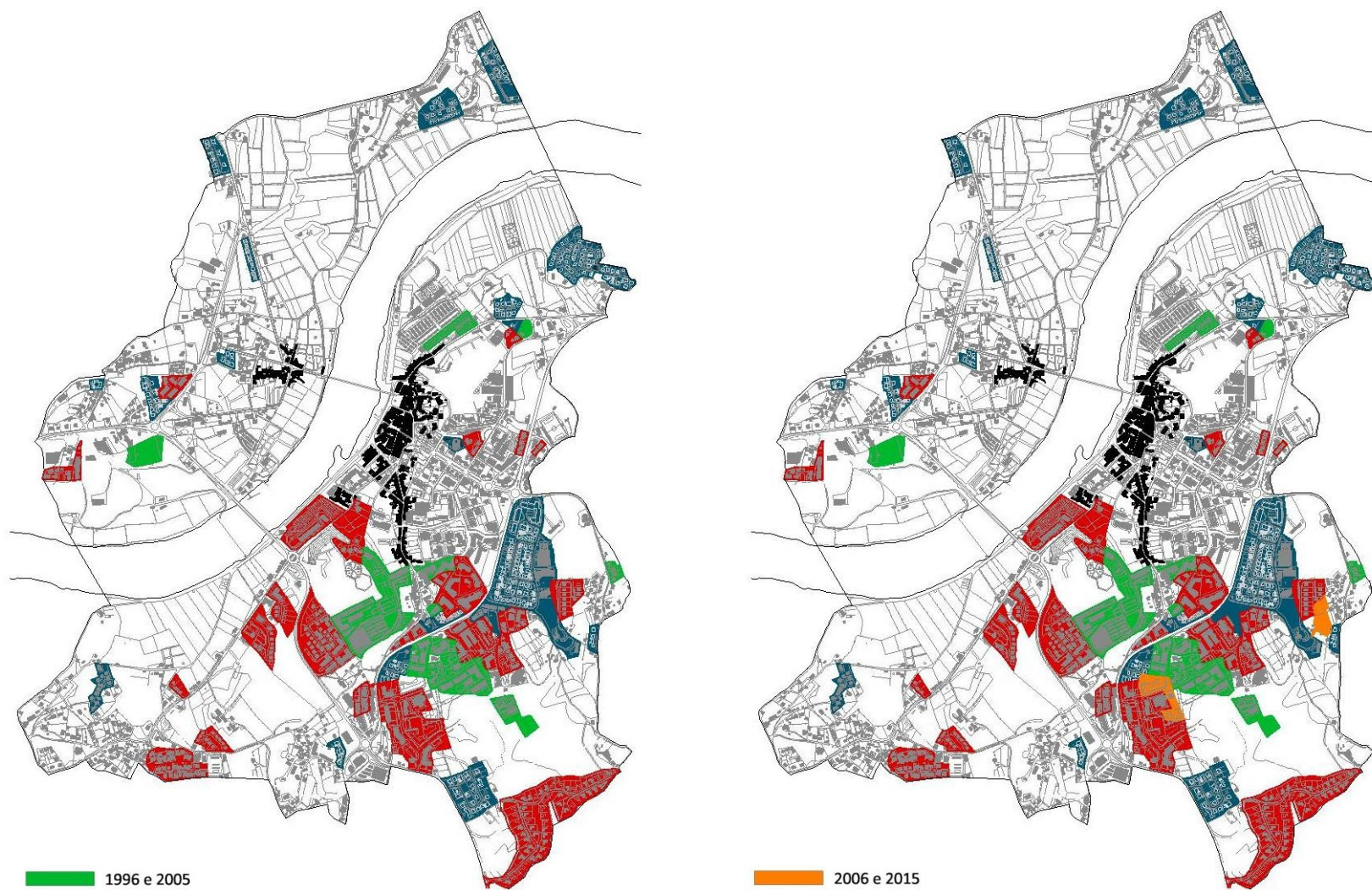


Figura 78. Reprodução cartográfica da evolução dos loteamentos entre 1996 e 2015.

O terceiro período, que decorre entre 1996 e 2005, evidencia, maioritariamente, níveis de continuidade em relação aos últimos processos do período anterior, sobretudo no que diz respeito à implementação dos modelos de habitação multifamiliar.

Os loteamentos de maior dimensão, estrategicamente implantados nos locais de maior intensidade urbana, destacam-se por estabelecerem processos de conexão com os modelos adjacentes e por representarem maior influência na relação coerente com as urbanizações existente.

Contrariando a forma repetitiva dos modelos anteriores, verifica-se em cada um destes processos para além da variação dos índices construtivos, a implementação de diferentes modelos tipológicos e, sobretudo, a mistura de funções, que engloba o uso habitacional, áreas exclusivamente comerciais e de serviços. Contudo, em relação aos traçados propostos, verifica-se que se apresentam subordinados à circulação automóvel, excluindo espaços públicos quantitativamente suficientes que promovam vivência urbana.

Na comunicação com as urbanizações contíguas, resulta dos novos arruamentos, um conjunto de correlações que permitem estabelecer lógicas de continuidade com as redes previamente estabelecidas, possibilitando agregar partes do tecido urbano.

No quarto e último período, entre 2006 e 2015, regista-se uma considerável diminuição do número de processos de loteamento, sem que se assinale a introdução de elementos relevantes para a organização do território ocupado.

Na verdade assinalam-se apenas dois processos, um no modelo de habitação multifamiliar, num espaço vazio que permite estabelecer o complemento com as urbanizações contíguas e o outro, exclusivamente destinado a moradias unifamiliares, localizado na linha de urbanizações existentes com as mesmas características. Justifica-se a menor aposta do investimento privado neste período, a crise económica que estagnou o País, quase aniquilando o setor da construção civil e, em consequência, pela disponibilidade de lotes vazios fruto das urbanizações anteriores.

Da análise à evolução dos vários processos de loteamento decorrentes nos diferentes períodos, verificam-se significativas variações, quer a nível dos índices e modelos adotados quer na forma de apropriação do espaço e suas influências.

No seguimento de anteriores registos, as primeiras ocorrências revelam preferencialmente níveis de adoção ao modelo do lote de habitação unifamiliar isolada, de moradia implantada no centro do lote, geralmente com a área de cem metros quadrados de implantação, rodeada de espaço livre de ocupação, modelo aliás muito utilizado no crescimento contíguo de muitas cidades existente um pouco por toda Europa.

Os loteamentos de maior escala apresentam maioritariamente arruamentos de perfil transversal, de cinco metros, com passeios adjacentes e lugares de estacionamento público. Nos de pequena dimensão, com dois ou três lotes, sobressai a ausência de um conjunto de infra-estruturas, nomeadamente de passeios, estacionamento público ou iluminação pública.

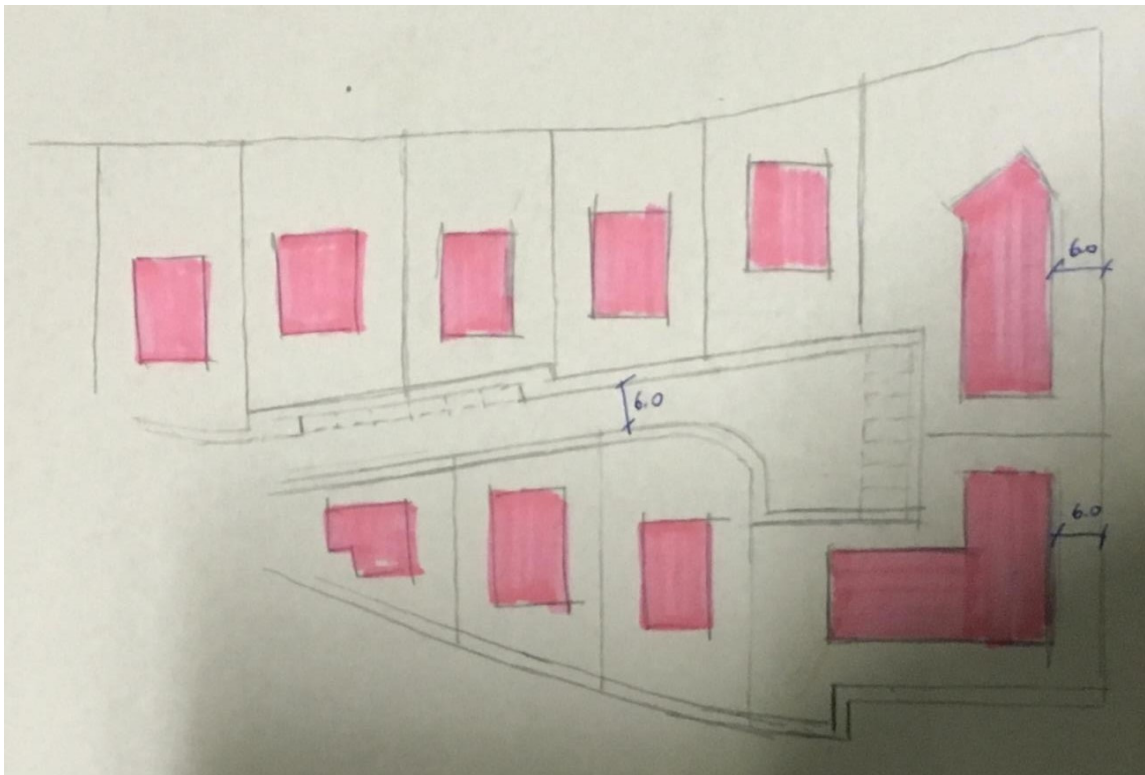


Figura 79. Modelo de loteamento em cul-de-sac. Arquivo Municipal de Ponte de Lima

No que diz respeito à forma de apropriação do território, os loteamentos desenvolvem-se em simultâneo nas duas margens do Rio Lima, em terrenos mais distantes do núcleo central, quase sempre de características reservadas à atividade rural ou ao uso florestal. Os que se diferenciam pela maior dimensão, os situados na

margem esquerda, organizam-se maioritariamente em parcelas situadas próximo das vias existentes que, pelas suas características, recorrem necessariamente à abertura de pequenos arruamentos, de reduzido perfil transversal, adotando muitas vezes o modelo de cul-de-sac.

Assume papel de destaque, no início dos processos regulados pela figura do loteamento, a urbanização da Quinta da Graciosa. Num período marcado pelas operações de carácter municipal, evidencia-se por promover maior posição na formação do tecido envolvente e por estabelecer o momento que fomenta o início de ocupação territorial. Desenvolve-se de forma isolada na parcela Nascente da propriedade da Quinta da Graciosa, circunscrita pela nova variante à E. N. 203. Maioritariamente formado por lotes de habitação unifamiliar que se projectam sobretudo a sul, reserva a norte uma área de menor ocupação do solo, mas com maior índice de construção, destinada à implantação de edifícios de habitação coletiva, comércio e serviços, no regime de propriedade horizontal. A leitura a um conjunto de esboços e desenhos, da autoria do Arquitecto Carlos Carvalho Dias, evidencia que se trata de um processo em constante evolução mas de rápida formação. Numa primeira fase foi pensada uma ocupação densa, maioritariamente direccionada para volumes de habitação multifamiliar, diferenciada por blocos soltos e contínuos, prevendo áreas verdes distribuídas e espaços comuns de permanência, com uma parcela de menor dimensão localizada a Sul destinada a lotes de moradias unifamiliares com um espaço comum de lazer. Uma nova proposta sugere a diminuição de lotes de edifícios coletivos e o conseqüente aumento de lotes de moradias unifamiliares, preconizando que as edificações em bloco se localizem a Norte, na linha da variante Nascente, para diferenciar a área exclusiva de habitação e promover as atividades comerciais e de serviços. Um terceiro esboço, que exclui o volume a norte, mais tarde edificado no modelo de planta livre, apresenta aproximadamente o atual loteamento, muito idêntico à proposta anterior, embora com significativa redução dos volumes de habitação multifamiliar e implantação de maior número de moradias unifamiliares.

Importa registar que a proposta de implantação do conjunto de edifícios de uso misto, voltados à variante da E.N. 203, para além de estabelecer o início de implementação

um novo modelo, de blocos soltos, constituídos por habitação nos pisos superiores e comércio no nível térreo, serviu de impulso a futuras realizações.

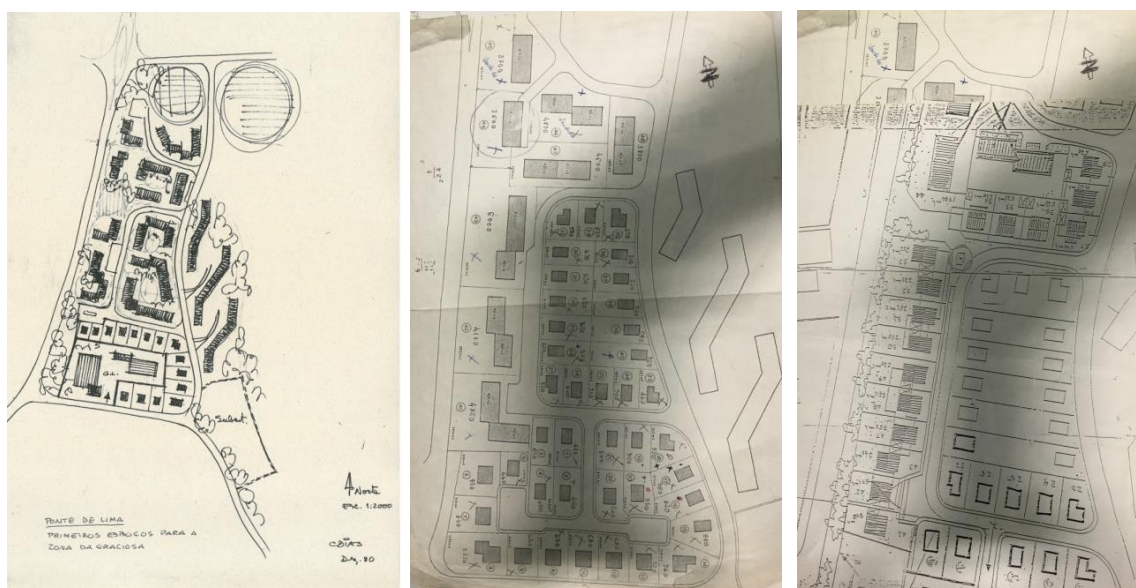


Figura 80. Desenhos da evolução do projeto da Urbanização da Quinta da Graciosa. Arquivo Municipal de Ponte de Lima

Evidencia-se o início de uma ocupação urbana fragmentada, com os processos a decorrerem de forma casual, determinados pela vontade especulativa de promoção imobiliária, com consequências nefastas provocadas pela aceleração do crescimento urbano, sobretudo a partir da segunda metade dos anos oitenta do século XX, com os novos elementos urbanos a invadirem o território da periferia, composto por zonas agrícolas e florestais, resultado da alteração do modo de vida da população, da procura de melhor conforto e das novas modalidades de consumos e lazer. Coincidente com o início dos novos processos de urbanização, a mudança de vida com níveis de rápida evolução, apresenta-se como fator de influência na evolução dos modelos urbanos com significativas alterações. Numa primeira fase, caracterizam-se exclusivamente por lotes isolados de moradias unifamiliares por influência do modelo da época; numa segunda fase assentam na mistura de modelos, quer unifamiliar quer multifamiliar e, circunstancialmente, consubstanciando os dois modelos no mesmo processo; e, por último, estabelece-se, maioritariamente, o uso exclusivo do modelo

multifamiliar, embora não se deva descartar a continuidade de urbanizações que adotam apenas lotes de moradias unifamiliares, quer isoladas quer em banda.

A expansão dos índices de densidade e ocupação territorial, para além de apoiada nas novas infra-estruturas viárias estruturantes, desenvolve-se sobretudo por influência de um conjunto de elementos primários, que dinamizam e transformam, de forma imprevista e inconsequente, o território urbano. Esta realidade evidencia-se desde a primeira metade do século XX, período que determina o início de maior investimento público, sobretudo no que diz respeito à implantação de edifícios fundamentais, representando a gênese do conjunto de transformações e modificações urbanas que, por força das dinâmicas de natureza económica e política, alteram-se e produzem-se ao longo do tempo.

Verifica-se que a partir do momento em que as novas urbanizações começam a determinar a organização territorial, o crescimento gradual da perimetria da Vila, apresenta duas vertentes. Os loteamentos com características de utilização exclusivamente habitacional, estabelecem-se de forma imprevista e isolada, não promovendo dinâmicas urbanas. Em sentido contrário, o conjunto de edifícios em bloco de utilização coletiva, cuja localização reflete-se em função das aglomerações de utilidade pública, fomenta índices de crescimento urbano, valorizando as propriedades mais próximas, que rapidamente se tornam economicamente apetecíveis, quer para os proprietários, quer para os promotores imobiliários.

Destaca-se a área envolvente à Escola Técnica, com as urbanizações contíguas a estabelecerem maiores índices de ocupação, para além de alterarem o modelo de organização territorial, ao assumir-se como suporte fundamental de um conjunto diferenciado de novas atividades e vivência urbana. Esta organização resulta na criação de um novo polo de atração, dissociado, a Norte, do tecido antigo, decorrente de diversas intervenções anteriormente realizadas, iniciadas no início dos anos 20, através da abertura da Avenida Nova, que assumem uma nova escala urbana e, posteriormente, pela forma irracional como se organizam os edifícios de habitação coletiva promovidos pelo investimento público. A Sul, o traçado da variante, por se tratar de uma zona de passagem, opera como um obstáculo que inviabiliza a agregação entre o conjunto de urbanizações que impelem do lado oposto da variante.



Figura 81. Sentido de expansão do tecido urbano por influência da localização da Escola Técnica e do traçado da variante à E.N. 203.

Em suma, a nova organização urbana de Ponte de Lima, desde o momento que passa a ser regulada pela figura do loteamento, resulta num conjunto de urbanizações que estabelecem, a par de sucessivas intervenções de investimento público, uma nova configuração territorial.

Os processos de ocupação desenvolvem-se ocasionalmente, sem estabelecer padrões de continuidade ou soluções de conjunto. Ao nível do investimento privado, as

primeiras realizações definem as linhas orientadoras de futuras urbanizações. Sempre que se verificam intervenções de carácter público, projectam-se diretrizes de novos arruamentos, em intersecção com a rede viária existente, e estabelecem-se novas parcelas ou quarteirões que originam novas operações urbanas. Como reflexo, em termos globais, a expansão não foi um processo homogéneo e linear.

O loteamento representa a imagem urbana e define-se como elemento fundamental para o desenho do território. As primeiras operações afirmam-se de forma isolada e dispersa, adotando o modelo de lote de moradia isolada, com características idênticas ao desenho da cidade-jardim Inglesa. Segue-se um período de implantação de um conjunto de blocos soltos de habitação multifamiliar, impulsionados pelos novos modelos e por influência da localização dos edifícios de investimento público. A maior concentração evidencia-se a partir de meados dos anos oitenta, preconizada pelas novas correntes urbanísticas, que começam a ser reguladas pelos novos processos orientadores do crescimento do aglomerado, estabelecidos pelos planos de pormenor e de urbanização. Começam por se posicionar próximo das áreas de maior convergência, mas rapidamente se alastram para zonas exteriores, gerando novos polos de aglomeração.

O gráfico da figura 82 revela que a adoção do número total de loteamentos e fracções decorre de forma inconstante entre os quatro períodos e que, após um significativo crescimento no segundo período, os valores tendem a diminuir. No primeiro momento, entre 1976 e 1985, condizente com a implementação do primeiro decreto que regula a ocupação do solo com recurso ao processo de loteamento, assiste-se à adoção de 19 processos de loteamento no perímetro urbano, o equivalente a cerca de 589 fracções. A leitura do gráfico revela que o maior número de loteamentos não corresponde ao maior número de fracções, justificado pela tendência do modelo da moradia unifamiliar nesta época.

No segundo período, entre 1986 e 1995, contabilizam-se 1304 fracções, em 25 loteamentos, o que significa um acentuado crescimento de processos de loteamento e consequente número de fracções. Verifica-se ainda que o período em análise,

comparativamente com os restantes, contabilizou o maior número de processos de loteamento. Contrariamente ao período anterior regista-se maior ascendente do número de frações relativamente ao número de loteamentos, o que revela o rápido processo de substituição do modelo do lote de moradia unifamiliar pelo modelo de habitação multifamiliar e consequente adição de pisos.

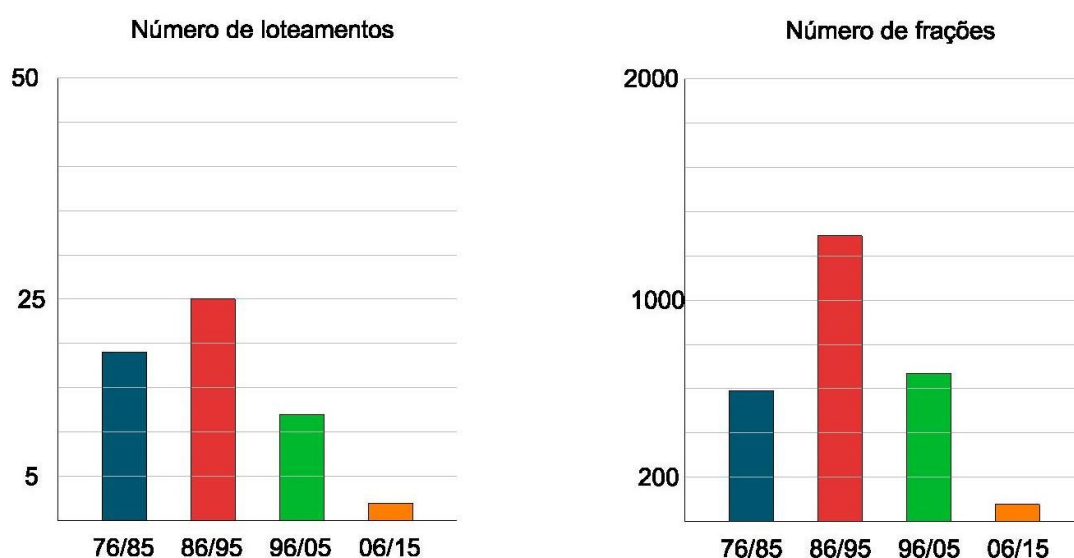


Figura 82. Índices de evolução de loteamentos e frações.

O período compreendido entre os anos de 1996 e 2005 demonstra significativo decréscimo de processos de loteamento e número de frações. De 12 processos de loteamento resultaram 718 frações. Estes dados revelam continuidade nos modelos do período anterior, ou seja, maior ascendente de lotes destinados a habitação multifamiliar em relação ao lote da moradia unifamiliar.

A última época em análise, entre 2006 e 2015, apresenta índices consideravelmente mais baixos que os restantes períodos. Da pesquisa efetuada apenas se verificam dois processos de loteamento o que corresponde a 76 frações.

O gráfico da figura 83 procura evidenciar, de forma comparativa entre os diferentes períodos, a área de ocupação na periferia da urbe mais antiga de Ponte de Lima, determinada pelos loteamentos urbanos.

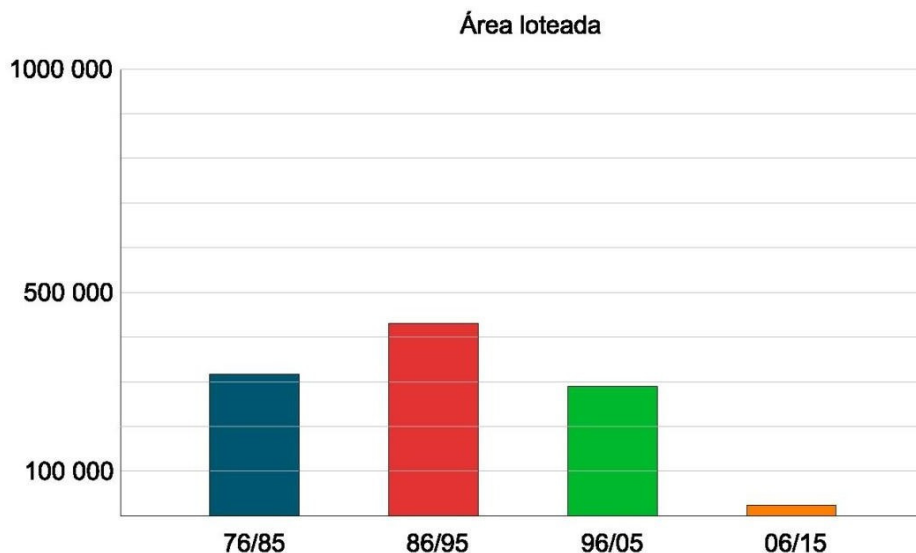


Figura 83. Índice de evolução da área loteada.

No primeiro período em análise, entre os anos de 1976 e 1985, verifica-se uma ocupação do território de aproximadamente 317 500,00m² (trezentos dezassete mil e quinhentos metros quadrados). Comparativamente com os restantes períodos, verifica-se menor índice de ocupação por fração em cada loteamento, determinado pelo modelo de moradia unifamiliar muito utilizado neste período.

No segundo momento em análise, de 1986 a 1995, a área ocupada é de aproximadamente 431 000,00 (quatrocentos e trinta e um metros quadrados). Apesar da maior área de ocupação, os índices de ocupação por metro quadrado são largamente superiores aos valores do período anterior, fruto da implementação dos processos de loteamento de lotes de edifícios em altura no modelo de habitação multifamiliar.

No terceiro período, entre 1996 e 2005, a área ocupada diminui em relação às épocas anteriores. Verifica-se ainda que os índices de ocupação por metro quadrado apresentam-se equivalentes ao período anterior, evidenciado pela continuidade do modelo de habitação multifamiliar.

Na quarta e última época em análise, de 2006 a 2015, verifica-se, em comparação com os períodos anteriores, significativo decréscimo da área ocupada. A pesquisa revela a existência de apenas dois processos de loteamento no decorrer do período em análise, um de uso exclusivo à moradia unifamiliar e um destinado a volumes de habitação multifamiliar. A observação efetuada evidencia que a área ocupada pelo loteamento no modelo da moradia unifamiliar, para além de ser superior ao lote de uso coletivo, representa ainda menos de metade do número de frações por metro quadrado.

A observação do gráfico da figura 84 revela os modelos de habitação utilizados nos loteamentos desenvolvidos no período temporal global em análise. O lote da moradia unifamiliar, apesar de evidenciar sucessivo e constante decréscimo, começa por se apresentar como o modelo mais utilizado. O modelo do lote da habitação multifamiliar apresenta um percurso variável e apenas revela níveis equivalentes ao lote individual no primeiro período.

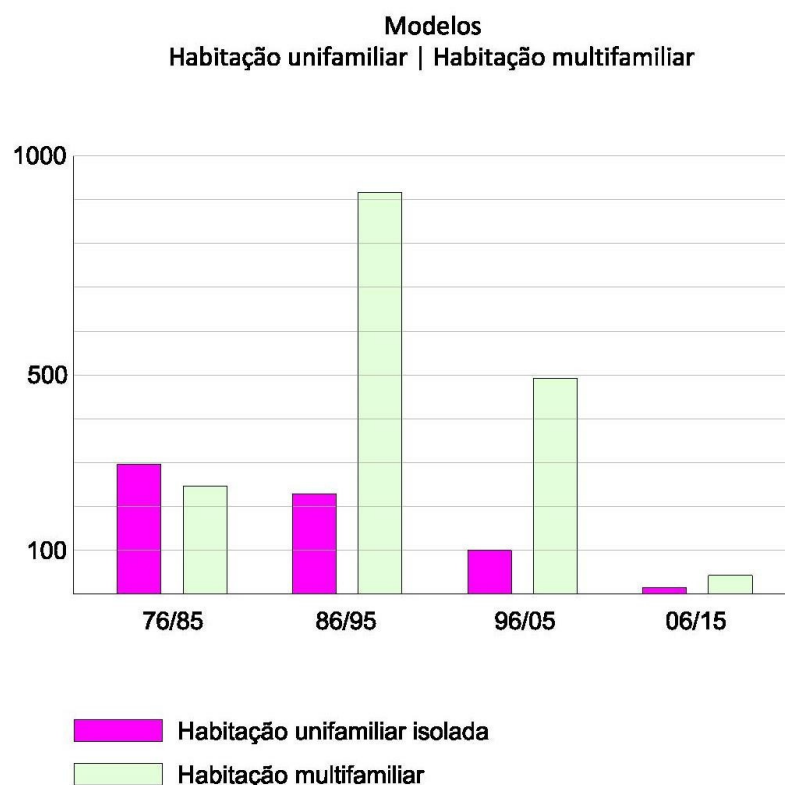


Figura 84. Gráfico do índice de evolução dos modelos de habitação unifamiliar e multifamiliar no perímetro urbano de Ponte de Lima entre 1976 e 2015.

Na primeira época, entre 1976 e 1985, comparativamente com os restantes períodos, regista-se maior predomínio na adoção ao modelo do lote de moradia unifamiliar. Este é aliás o único período onde a número de lotes destinados à moradia unifamiliar isolada se sobrepõe ao modelo da habitação multifamiliar. Observa-se que dos processos de loteamento decorrentes no período em análise, resultou um total de 308 lotes, dos quais apenas 12 tem características de uso misto com predominância para a habitação multifamiliar.

No que se refere ao segundo período, que decorre entre 1986 e 1995, os valores apresentados evidenciam o decréscimo do número de lotes de habitação unifamiliar e revelam forte ascendente do modelo da habitação multifamiliar. Num total de aproximadamente 321 lotes, 228 destinam-se ao modelo da habitação unifamiliar isolada e 93 ao modelo da habitação multifamiliar. Este período em análise distingue-se dos restantes por apresentar os índices mais elevados no que diz respeito ao número de lotes.

O terceiro momento em análise, de 1996 a 2005, continua a evidenciar o decréscimo do modelo da moradia unifamiliar. Apesar da diminuição dos processos de loteamento, os índices do modelo da habitação multifamiliar continuam a revelar-se superiores em relação ao modelo do lote unifamiliar. Este relacionamento demonstra a continuidade dos modelos implementados durante o período anterior, ou seja, maior procura pela habitação multifamiliar.

O quarto e último período, para além de evidenciar os níveis mais baixos de processos de loteamento, revelam ainda, de forma significativa, o menor número de lotes em relação aos restantes períodos. Da pesquisa efetuada verificam-se dois processos de loteamento, um no modelo de habitação unifamiliar com um total de 15 lotes e um loteamento com apenas 2 lotes destinados à habitação multifamiliar.

A análise ao gráfico da figura 85, procura evidenciar e aferir, o desenvolvimento das diferentes tipologias - habitação e atividades económicas - no perímetro urbano de Ponte de Lima durante os quatro períodos.

O primeiro momento, entre 1976 e 1985, ao coincidir com a introdução de novas formas urbanas, apresenta considerável diferença nos índices de promoção residencial

em detrimento das atividades económicas. As urbanizações da Graciosa em Arca e do Espírito Santo em Feitosa, apresentam-se como os primeiros loteamentos a estabelecer o modelo de lotes de uso misto de habitação e comércio na periferia. A proximidade às principais vias revela-se determinante na adoção de novos modelos, com principal destaque para a organização da Quinta Graciosa, valorizada pela abertura da nova variante à E.N.203 e indício de futuros projetos de natureza pública da responsabilidade do município de Ponte de Lima. Da pesquisa efetuada contabiliza-se um total de 308 lotes dos quais apenas 12 se destinam ao moledo misto de habitação e comércio, que resulta em 247 frações de índole habitacional e 34 de utilização comercial. Importa destacar neste período a existência de uma área reservada à utilização exclusiva de 12 escritórios que, numa análise geral, é um modelo invulgar nos restantes períodos.



Figura 85. Índice de evolução das tipologias.

O segundo período, entre 1986 e 1995, evidencia os índices de adoção aos loteamentos mais elevados entre os quatro períodos em análise, sobretudo na

margem esquerda do Rio Lima, onde se constata diversas e relevantes urbanizações que estruturam e determinam a actual organização urbana de Ponte de Lima.

Apesar de se contabilizar um menor número de lotes em comparação com o período anterior, assinala-se o maior índice de crescimento das tipologias em análise. Regista-se 325 lotes, dos quais resultam 1 144 frações destinadas à habitação e 158 para uso de atividades comerciais. Destaca-se neste período a existência de 2 lotes destinados a hotelaria.

No terceiro período, entre 1996 e 2005, regista-se a redução do número de loteamentos e conseqüente decréscimo das diferentes tipologias. No total de 136 lotes identificados, assinala-se 593 frações de uso residencial, 126 de atividade comercial e 1 de serviços, de onde resulta um posto de abastecimento.

O quarto e último período, de 2006 a 2015, regista os índices mais baixos, com a particularidade de se verificar a inexistência de frações de tipologia comercial. Identifica-se 17 lotes, todos de utilização residencial, onde se assinalam 58 frações.

Em nota de síntese e após a análise aos processos de loteamento que decorreram na periferia de Ponte de Lima nos diferentes períodos, compreendidos entre os anos de 1976 e 2005, importa sublinhar os aspetos essenciais do crescimento urbano determinados pelos processos de loteamento.

Identificaram-se nestas quatro décadas de evolução urbana da periferia do núcleo histórico de Ponte de Lima, significativas variações dos modelos urbanos. Registaram-se insuficiências ao nível da estruturação de um conjunto significativo dos loteamentos, os quais revelaram ausência de elementos urbanos que estabelecem e configuram um processo de loteamento urbano. Estes aspetos revelaram-se com maior incidência no primeiro período em análise e, com maior evidência, nos loteamentos localizados no perímetro mais distante em relação ao núcleo mais antigo.

O primeiro período evidencia-se por corresponder ao maior número de loteamentos que surgem, de forma dispersa, nomeadamente nas freguesias de Ribeira, Arca, Feitosa, Correlhã e Arcozelo.

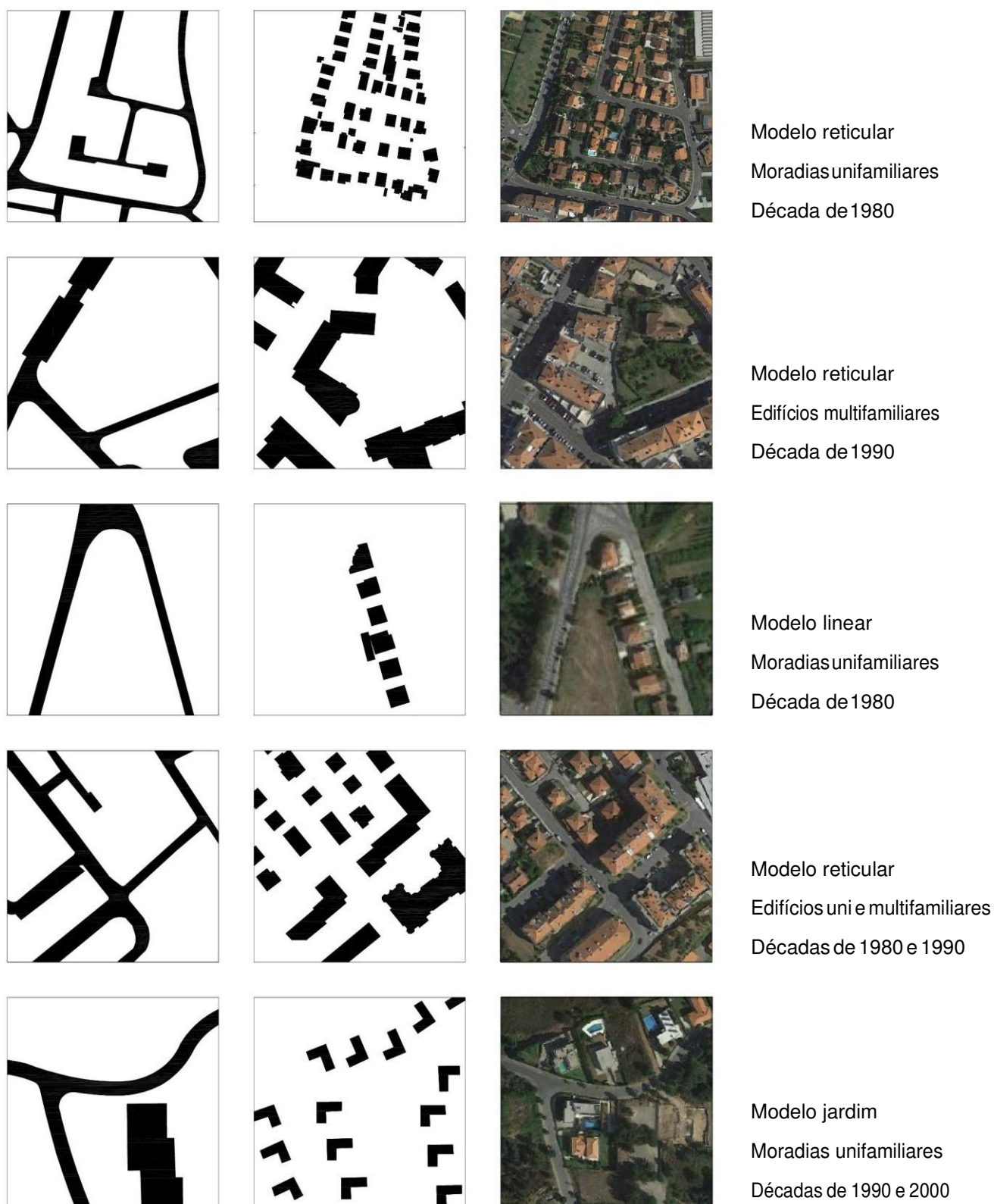


Figura 86. Comparação entre os diferentes modelos de loteamento ao longo do período em análise.

O segundo período começa a revelar maior aglomeração de processos de loteamento na margem esquerda do Rio Lima, fruto da libertação das propriedades valorizadas pelo crescimento económico e especulação imobiliária. Reconhece-se, a partir do segundo período, a alteração do modelo da habitação unifamiliar pela habitação multifamiliar, com relevância ainda para implementação de espaços de utilização comercial. Estes modelos revelaram forte aceitação e foram determinantes para a atual configuração da malha urbana de ponte de Lima.

Para a organização urbana atual reconhece-se a importância da introdução do Decreto-Lei 576/70, documento que veio regular e organizar a ocupação do solo urbano. Para o cumprimento de uma nova disciplina instituída por um novo documento, regista-se a importância das variadas intervenções técnicas realizadas pelo técnico em exercício no Município de Ponte de Lima, o arquiteto e urbanista Carlos Carvalho Dias, que assumiu a análise e retificação de diversos processos de loteamento enquanto elemento estruturante da expansão urbana de Ponte de Lima.

Em suma, a organização do espaço urbano de Ponte de Lima fica marcada pelos sucessivos processos do loteamento que vão ocupando, inicialmente e de forma dispersa, a periferia mais abrangente, uns de iniciativa municipal (urbanização da Graciosa) e outros (maioritariamente) de iniciativa privada, que não serão mais que abstratas disposições no solo de blocos, edifícios, vias equipamentos e espaços verdes, sem forma e sem conteúdo (Lamas, 2014, p.456).

A partir da década de 80, é evidente a influência de uma nova regra urbanística, determinada pelos estudos de planeamento. Coincidentes com a implementação de novos modelos urbanos, os planos conferem ao perímetro urbano um crescimento apoiado por sucessivas construções (loteamentos) que se vão encaixando de forma isolada, sem que estabeleçam uma imagem coesa.

Os loteamentos apresentam forma e dimensão variável, apoiados por um planeamento que tardou a impor-se, resultando num desenho urbano descontínuo e fragmentado, influenciado por realizações infra-estruturais que o plano não conseguiu alterar, através de metamorfoses capazes enfatizar uma melhor composição urbana.

5.4. Os Planos na definição do território urbano de Ponte de Lima

“...concluímos que as duas épocas mais significativas no ordenamento dos aglomerados do País se situam entre 1934 e 1954. No primeiro destes decénios, Duarte Pacheco desencadeia o processo de elaboração de planos, procurando criar os mecanismos e condições favoráveis ao seu desenvolvimento. No decénio seguinte, em resultado do impulso inicial e das condições criadas, vêm a ser concluídas mais de três centenas de planos, dos quais cerca de metade são aprovados ainda neste período. Estes Planos Gerais de Urbanização têm sido, desde então, os instrumentos orientadores da transformação dos mais importantes aglomerados do País.” (Lôbo, 1995, p. 225).

Os planos, documento oficial regulador do território nacional, surgem em Ponte de Lima, bem mais tarde que grande parte dos aglomerados urbanos nacionais, sobretudo em relação aos de maior dimensão. A exemplo de muitos municípios do País, a realização dos primeiros planos fica condicionada pela ausência de elementos cartográficos capazes de servir de base aos estudos urbanísticos, situação que viria gradualmente a ser resolvida, mas que só se confirmaria em Ponte de Lima na segunda metade do século XX. Contudo, no que diz respeito à análise cartográfica, o primeiro documento que regista a área exterior ao tecido urbano consolidado da Vila, apesar de fazer apenas referência ao Centro Histórico, arrabaldes e desenho da Avenida António Feijó, terá sido produzido nos finais dos anos 20 do século XX, para ser usado em tempos, segundo Paulo Guerreiro (2007), como ferramenta de trabalho dos Técnicos do Município de Ponte de Lima (Guerreiro, 2007, p.224). No entanto, após a disponibilidade de um registo cartográfico mais abrangente, verifica-se que, apesar de se assumir como imprescindível fonte de informação para a elaboração dos diferentes elementos reguladores, tarda em produzir efeitos práticos.

O aparecimento dos primeiros Planos Gerais de Urbanização em Portugal surge em 1934 por influência de Duarte Pacheco que “tinha em mente a transformação do país” (Lôbo, 1995, p.35), conferindo às câmaras a responsabilidade de assumirem a transformação do seu território. Relativamente ao processo de planeamento de Ponte de Lima, identifica-se um conjunto de intensões de implementação de Planos de Urbanização e de Pormenor que, apesar de não terem sido aprovados, serviram de base a grande parte das intervenções, pelo menos até a publicação do PDM no ano de 1995. O desígnio de realizar os primeiros instrumentos de planeamento e salvaguarda do território de Ponte de Lima, decorrem no período de transição entre as décadas de 70 e 80, com intervenção interna do Município de Ponte de Lima através da colaboração dos arquitetos Carlos Carvalho Dias e Pedro Torre Guimarães, de onde decorreram diversos estudos de Planos de pormenor, salvaguarda, reabilitação urbana e valorização do património. Apesar da grande atividade de planeamento e urbanização demonstrada pelos diferentes estudos, a aprovação e ratificação do primeiro Plano de Urbanização apenas aconteceu em 1998, após um longo período de análise e discussão, iniciado em 1981.

Verifica-se que as primeiras propostas são determinadas pela necessidade da realização de diversas obras públicas, particularmente por parte da Administração Central. Inserido nas ações produzidas pelo Fundo de Fomenta da Habitação criado em 1969, destaca-se a construção em 1981 do bairro de habitação a custos controlados, denominado de “Bairro da Escola Técnica”, assim como da respetiva Escola Técnica, construída na mesma época. Da leitura aos elementos cartográficos disponíveis, depreende-se que foi a necessidade de introdução de novos elementos urbanos de utilidade pública, que ditaram a realização de este e outros planos determinantes para a organização do território. Esta tese é evidenciada pela leitura de uma planta com data de 1972 (figura 87), que projeta o traçado de novos arruamentos, que resultaram na abertura da Rua Doutor Ferreira Carmo e no prolongamento da Rua Doutor Luís Gonzaga até ao Sobral, onde é igualmente projetado um arruamento com ligação à Rua General Norton de Matos. Segue-se ainda a estrutura de novos traçados no contorno da nova Escola Primária, que obedece à conformação da Rua Conselheiro

António Ferreira, que viria a sofrer parcialmente algumas alterações, e da Rua Júlio de Lemos, obras realizadas no início da década de oitenta.



Figura 87. Planta geral/síntese do Plano Parcial de Urbanização da zona junto à Escola Técnica.

O “Plano Parcial da Escola Técnica”, por influência da implantação da Escola Técnica, marca profundamente as novas orientações de expansão urbana de Ponte de Lima, com resultado na definição de novos arruamentos que viriam a tornar-se fundamentais para o processo de crescimento, definindo as novas ligações às vias externas, acelerando assim os processos de ocupação.

O desenho assenta numa proposta que origina desequilíbrios com tecido existente, preconizado por uma ocupação isolada e espontânea, com os edifícios a libertarem-se da rede viária, introduzindo um novo conceito de cidade, embora cumpra a linha de

orientação do modelo das realizações anteriores estabelecidas pela abertura da Avenida Nova, período condizente com o início do processo de fragmentação. Apesar de evidenciarem níveis de rutura, a introdução de uma nova estratégia de regulação, estabelece padrões de expansão urbana, com a orientação a ser determinada em sequência da implantação da Escola Técnica, contribuindo para a estruturação do território nos tempos seguintes. As alterações tornam o território limítrofe apetecível a novos investimentos, promovendo índices de maior ocupação urbana de investimento privado, agora projetados pelo conjunto de novos modelos edificatórios, que emergem inicialmente sem obedecer a critérios de inserção urbana.



Figura 88. Zona do Plano da Escola Técnica e áreas de expansão.

De 1981 a 1998, regista-se, da autoria dos arquitetos Carlos Carvalho Dias e Pedro Torre Guimarães, a elaboração de dois estudos denominados de “Estudo do Plano Geral de Urbanização” com vista à regulação dos índices e padrões de apropriação do território urbano de Ponte de Lima. No período inicial, na década de oitenta, já se evidenciava um conjunto de diretrizes de crescimento, fundamentado por uma ocupação dispersa suportada pelas principais vias reguladoras. O primeiro, com data de 1981, apesar de ter sido apreciado pela Câmara e discutido em Assembleia Municipal, não teve sequências do ponto de vista da sua instituição enquanto instrumento legal. O segundo, documentalmente registado com data de 1992 já foi, de acordo com a memória descritiva, elaborado nos termos do novo quadro legal de suporte à elaboração dos Planos Municipais de Ordenamento do Território, imposto pelo Decreto-Lei nº 69/90, de 2 de Março, embora os estudos urbanísticos tenham começado no final da década de oitenta. De acordo com os autores dos dois estudos, o último documento, muito mais abrangente e com parâmetros bem mais definidos que o primeiro, tem como objetivo estabelecer “as regras e orientações a que deverá obedecer a ocupação, uso e transformação do solo”, do perímetro urbano definido, fundamentado por três factores que ocorrem nos sentidos Sul e Sudeste e que recaí sobre: a abertura das novas vias externas e da construção da nova Ponte da Senhora da Guia, que limitaram a expansão urbana; a área urbanada “Escola Técnica” com a construção da Escola Secundária, do Bairro do Fundo de Fomento da Habitação e da Escola Primária, num curto espaço de tempo e, posteriormente, da Escola Preparatória e por último, pelo e efeito da urbanização da Quinta da Graciosa, de iniciativa municipal, extravasando a variante à E. N. 203, evidenciando a forma e orientação de expansão urbana no decorrer da última década.

Os estudos perspetivam maior tendência de crescimento a Sul do tecido antigo, por se tratar da área com maior capacidade para fomentar desenvolvimento urbano, com os índices de ocupação a registarem maior densidade no Sobral, na linha da Escola Técnica e a Sul da Variante à E.N. 203, para além de algumas manchas de ocupação apoiadas pelas principais infra-estruturas viárias.



Figura 89. Planta do estudo prévio do Plano Geral de Urbanização de 1981.

Na margem direita do Rio Lima, na zona de São Gonçalo, o primeiro Plano previa a instalação de um polo industrial, proposta que viria a ser alterada no segundo estudo, passando a prever uma zona residencial de baixa e média densidade. Em termos formais, esta zona é a que revela maiores alterações no que diz respeito à categorização dos espaços. A variação de propostas resultou na mistura de modelos e formas de ocupação, conduzindo esta área a situações de impasse que se arrastam por longos anos.

Ambos os estudos preconizam a valorização das margens do Rio Lima. A Norte, na margem esquerda do rio Lima, a mancha de “Expansão de Caráter Turístico” de iniciativa privada, deu lugar à “Expolima”, um espaço de diversas iniciativas públicas. A linha da margem direita, a mancha de “Expansão de Caráter Turísticos” de iniciativa municipal, resultou na implantação de um conjunto de espaços verdes, com destaque o “Festival Internacional de Jardins” e “Jardim Botânico”.

Regista-se no estudo do segundo Plano, a integração dos traçados das novas grandes infra-estruturas, a auto-estrada Porto /Valença (A3) e a nova ligação a Viana do Castelo/Ponte da Barca (A27). A perspetiva de crescimento urbano, determinado por estas novas infra-estruturas, agiliza a necessidade de estudar a abertura de uma nova via circular externa, no sentido de reduzir o tráfego rodoviário nas vias internas, que apesar de ainda se revelar inconclusiva, tem vindo a sustentar o limite da área de expansão.

A proposta de implementar uma nova ponte sobre o rio Lima a montante do tecido urbano, prevista no segundo estudo, aniquilou-se após a construção dos “nós” da A3 nas duas margens do rio Lima, nas freguesias de Ribeira e Refóios. De acordo com os relatos do arquiteto Carlos Carvalho Dias, a construção de uma nova ponte tinha como finalidade estabelecer a ligação com o “nó” da A3 em Ponte de Lima, previsto inicialmente exclusivamente na margem direita do rio Lima, assim como facilitar as comunicações regionais sem necessidade de atravessamento e congestionamento da área urbana da Vila e da Ponte da Senhora da Guia. O mesmo refere que após a construção dos “nós” das margens nascente e poente, a construção de uma nova travessia acabaria por se tornar desnecessária.

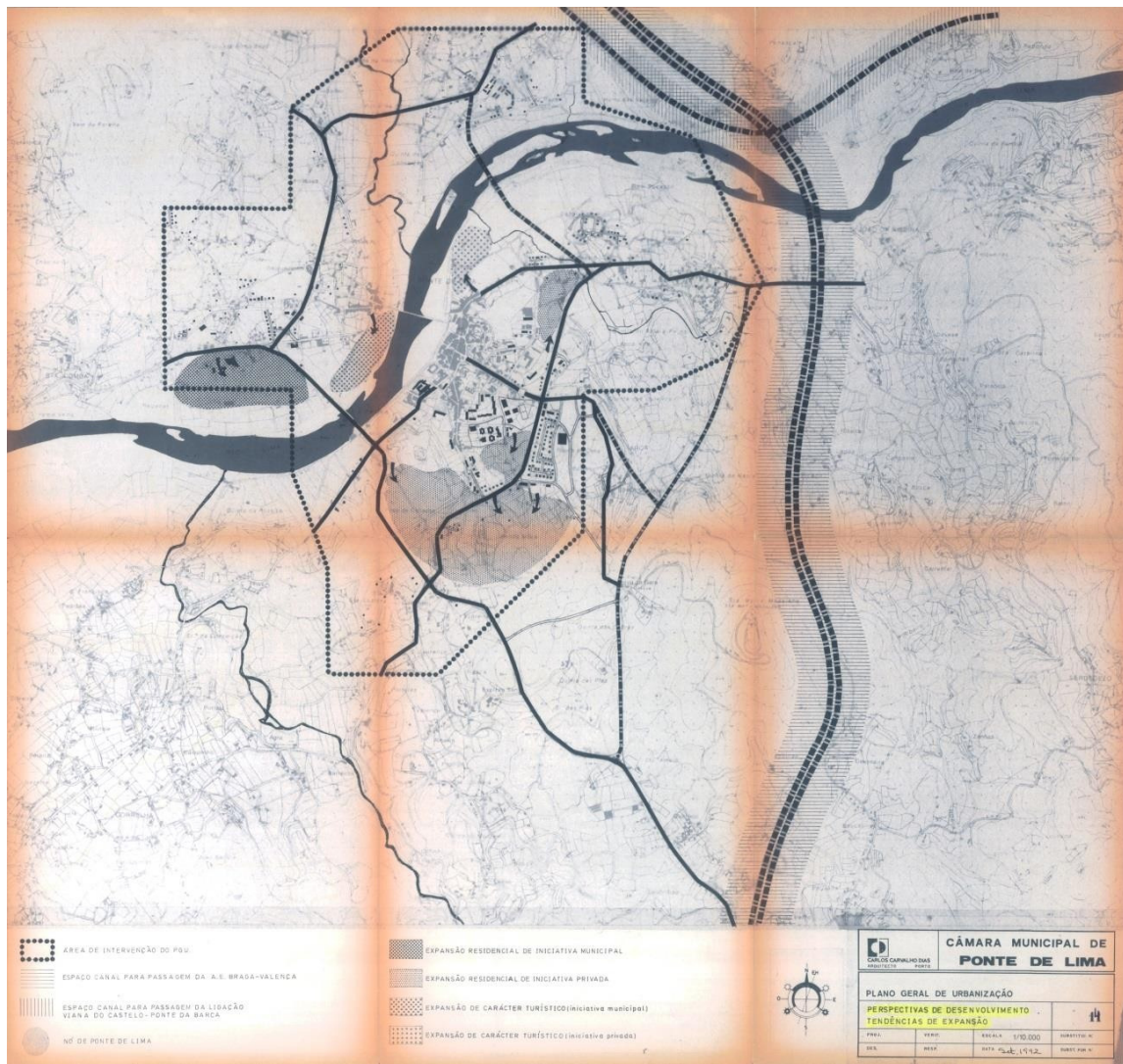


Figura 90. Planta de Perspetivas de Desenvolvimento de Tendências de Expansão do Plano Geral de Urbanização de 1992.

Ao nível das regras e orientações da ocupação, uso e transformação dos solos, o estudo dos Planos, sobretudo o divulgado em 1992, propõe a ocupação das clareiras urbanas deixadas em aberto, nomeadamente nas áreas de transição centrais com uma densidade média, a exemplo da zona do Hospital e envolvente Nascente da Escola Técnica. Define como área de densidade média, o quarteirão a Nascente da variante à E.N. 203, em prolongamento da urbanização da Quinta da Graciosa, esta maioritariamente de densidade baixa. A Poente do Rio Lima as zonas de ocupação urbana são caracterizadas maioritariamente de densidade baixa. As zonas que prevêm edificações de média densidade são orientadas em função das construções de maior volume e potencializadas pelas zonas de maior afluência, nomeadamente a área de São Gonçalo e de Além da Ponte. Ao nível de equipamento de investimento público, estabelece uma estratégia de “reserva de propriedade”, que corresponde a uma ocupação dispersada pelo território urbano.

Em suma, o resultado final abrange sobretudo os elementos fundamentais do planeamento urbano, centrando-se nos conceitos urbanísticos e de ordenamento do território, assentes na proteção do património edificado, na definição zonas de expansão residencial e construção de equipamentos, estruturação de novos sistemas viários e valorização dos aspetos paisagísticos. Com estas directrizes, o estudo definiu as linhas orientadoras de expansão urbana e serviu de suporte para os futuros Planos. Em resultado dos parâmetros definidos, constata-se que as ações que se seguiram foram em grande parte impostas por influência das propostas da planta de zonamento do Plano Geral de Urbanização de 1992. Numa análise comparativa, pode-se por um lado verificar em grande parte do território uma ocupação de acordo com as tipologias propostas e, por outro lado, em função dos interesses público-privado, com registo para um conjunto de intervenções influenciadas pelos promotores imobiliários correlacionadas com os interesses do município. Tratando-se do único documento que estabelece as diretrizes de ocupação do território, num período que começa a evidenciar níveis de crescimento mais acelerado, embora não fosse compreendido como um documento legal, serviu de suporte ao processo de urbanização produzido no decorrer da década seguinte, a qual regista forte mediatização no que se refere à expansão e modelos de ocupação do território. Considera-se que o conjunto de

propostas para ocupação de equipamentos de interesse público, é relativamente homogénea, sobretudo na área de expansão Sul do tecido antigo, resultando numa correlação de ações que se desenvolvem entre si, quer de âmbito habitacional quer pela implementação de diversas atividades económicas. Esta proposta de agregação dos espaços, que se desenvolveram em complementaridade entre os investimentos de promoção pública e privada, resulta na diversificação de funções e contribui de forma significativa para estabelecer índices de vivência e competitividade do espaço urbano da periferia. Como qualquer outro plano, o desenho que caracteriza as diferentes áreas de ocupação do solo, tem que inter-relacionar-se com os níveis de ocupação existentes, que por norma se caracteriza por um urbano expansivo de baixa densidade. Este modelo, que durante décadas proliferou pelas cidades portuguesas, suportado pelas redes viárias existentes, não estabelece índices de continuidade na proposta do plano, reservando-se a classificação, denominada de ocupação de “Densidade Baixa”, às urbanizações existentes. Assiste-se assim a uma alteração do modelo de urbanização, caracterizada agora por uma maior intensidade e concentração de construção sobre o território urbano. Verifica-se que a proposta do atual espaço urbano, em grande parte configurado pelas intenções do plano de 1992, veio fomentar áreas de atividade e de interação entre as pessoas, através da construção de aglomerados urbanos mais compactos e multifuncionais que se tornaram mais ativos, quando relacionados com os modelos anteriores de baixa densidade, estabelecidos pela ideologia da cidade-jardim, assente exclusivamente na tipologia de residência unifamiliar, que se resume à inexistência de vida urbana. Verifica-se que as infra-estruturas viárias de maior relevância, que assumem exclusivamente a sua função primária, sendo encaradas como meras vias de atravessamento, estabelecem em termos formais da estrutura urbana com base numa malha contínua, lógicas de rutura evidenciadas na organização e promoção das urbanizações que as conformam.

O Plano Diretor Municipal (PDM) surge como o primeiro documento oficialmente aprovado com o propósito de estabelecer as regras de ocupação, uso e transformação do território de Ponte de Lima. Foi aprovado pela Assembleia Municipal em 24 de Abril de 1993, e ratificado e publicado no Diário da República em 9 de Outubro de 1995, após um longo processo de elaboração iniciado na sequência do Decreto-Lei nº 208/82

de 26 de Maio e posteriormente adaptado à legislação revogatória, o Decreto-Lei nº 69/90 de 2 de Março. Apesar de o município dispor de cartografia à escala 1:10 000, com data de 1978 (Arquivo Municipal, DEP-03.01), o PDM foi desenvolvido com base numa cartografia antiga e ainda mais desatualizada, a carta militar à escala 1:25 000 (figura 91), de difícil leitura, prejudicando a legibilidade e conduzindo a um conjunto de indefinições na gestão das apreciações técnicas, com resultado em algumas decisões que viriam a revelar-se irreversíveis.

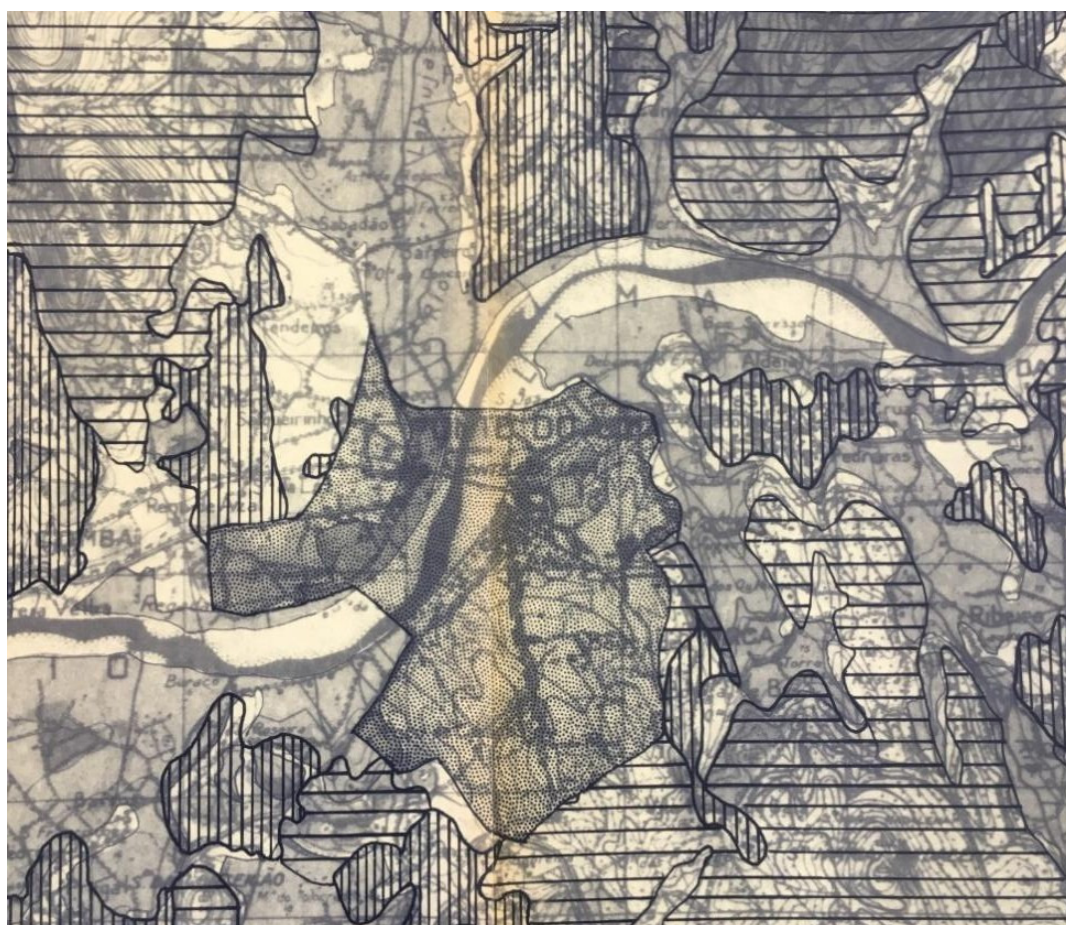


Figura 91. Excerto da Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal de Ponte de Lima de 1995, com destaque para a identificação do perímetro urbano da Vila.

O limite do perímetro urbano definido no PDM apresenta relativa dissonância com os limites estabelecidos pelos estudos dos Planos de Urbanização, quer com os que atrás foram referidos, quer com o que seguidamente será objeto de análise. Da leitura ao excerto da Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal, evidencia-se, para

além da difícil interpretação dos elementos cartográficos, desequilíbrios em relação à definição das bases de gestão do território, que apresenta uma topografia acidentada e bastante diversificada, com um povoamento que se caracteriza maioritariamente disperso. Para além do perímetro urbano, os índices de ocupação revelam-se desajustados, apresentando níveis de desagregação com os restantes elementos, em função da formação de pequenos e isolados polos urbanos, em grande parte estabelecidos por uma mescla de blocos soltos de habitação coletiva e moradias de habitação unifamiliar.

Na sequência da elaboração de anteriores estudos, realizados para os “Planos de Urbanização” de 1981 e 1992, assim como para os planos parciais como o de “Preservação e Renovação Urbana”, que decorreu entre 1982 e 1984, por influência da criação do Gabinete Técnico Local (G.T.L.) e, naturalmente, no seguimento da recente publicação do PDM, em 1995, foi desenvolvido, em 1998, um novo Plano, da autoria de Carlos Carvalho Dias e Pedro Torres Guimarães, que mais uma vez não foi posto em prática, nem aprovado enquanto documento legal. Contudo, o processo de elaboração serviu para atualizar e ampliar as bases regidas pelos estudos anteriores, impondo, face à desatualização da atual cartografia, a elaboração de nova base cartográfica, agora em suporte digital e à escala 1/2000.

Decorridos cerca de dezassete anos desde o primeiro estudo (Plano de 1981), com sequência na elaboração de vários estudos, análise e acompanhamento da evolução do território, verifica-se que o perímetro da área de intervenção foi alterado e ampliado. Para além de abranger áreas de maior aglomeração urbana, ocorridas pela sucessão de pequenas urbanizações que entretanto surgiram, o atual perímetro justifica-se ainda pela definição dos novos traçados da A3 e da A27 e da construção da urbanização do campo de Golf.

Ainda em relação ao novo desenho do planeamento urbano, a integração de novos elementos no espaço urbano evidenciam-se pelas dinâmicas populacionais e consequente crescimento demográfico, reveladas pelos conjuntos populacionais de proximidade nas freguesias de Arcozelo, Correlhã, Feitosa e Ribeira, onde é notório o crescente interesse pela construção habitacional.



Figura 92. Planta de zonamento do Plano de Urbanização de Ponte de Lima de 1998, anexo ao relatório realizado para o documento.

A proposta de ocupação assenta essencialmente em preencher os espaços vazios evidenciados sobretudo na conformação da variante à E.N. 203 com o tecido antigo, e estabelecer zonas de expansão do perímetro envolvente, com maior incidência a Sul da margem esquerda do rio Lima que regista maiores índices de ocupação como é demonstrado pela leitura à planta de zonamento do PDM. Iguais índices verificam-se na margem direita do rio Lima, na área de maior densidade da margem direita do rio Lima, mas em escala inferior.

O estudo define algumas zonas exteriores ao núcleo central com potencialidades para exercer a função de lugares centrais, embora revele maior evidencia a Sudeste. As vias estruturantes continuam a absorver as manchas de maior densidade urbana, estabelecidas por maiores índices de ocupação, diversidade dos tipos de utilização e edifícios de maior altura. As zonas periféricas mais distantes, mantem o seu carácter eminentemente rural, de habitação unifamiliar com índices construtivos baixos. Nos espaços de maior intensidade rural, caracterizados de solos inseridos na Reserva Agrícola Nacional (RAN) e Reserva Ecológica Nacional (REN), verifica-se a preocupação da manutenção dos espaços verdes. Esta intensão é aliás preconizada em manchas exteriores às áreas protegidas pela RAN e REN, correspondente a zonas verdes que se projetam como não edificáveis, de proteção ou enquadramento paisagístico, como demonstra a mata da casa da Aurora, a área envolvente ao cemitério e a mata do atual Parque da Vila.

Contrariamente a estudos anteriores, o Plano não prevê novas áreas destinadas à actividade industrial, considerando apenas o solo ocupado pelas instalações da Adega Cooperativa como único registo. A proposta de não fixar atividades industriais na periferia, parece revelar-se como uma solução acertada, considerando a construção de polos industriais localizados em áreas mais alargadas, próximo das grandes infra-estruturas viárias. No que diz respeito às áreas de equipamento, para além dos espaços já ocupados pelas superfícies escolares, Piscina e Pavilhão Desportivo e Palácio da Justiça, evidencia-se o reforço na valorização das margens do rio Lima e a reserva de espaços para a implementação do novo Centro Coordenador de Transportes e construção do novo Quartel do Bombeiros Voluntários, entre outras perspetivas de investimento público. A forma de integração dispersa dos equipamento

públicos no território, estabelece lógicas de mobilidade urbana e de valorização dos espaços envolventes.

Ao nível da rede viária, parece reforçar-se o interesse na construção da via circular interna, a Nascente, com início na rotunda Poente da A3, com ligação à E.N. 201, na Freguesia da Feitosa (estrada de Ponte de Lima a Braga), com seguimento para a freguesia da Correlhã. Com uma eventual conclusão do projeto da nova infraestrutura, entende-se estarem criadas condições para reduzir o intenso tráfego de passagem da variante da E.N.203, e transformá-la num arruamento urbano, com perfil adequado e condizente com a missão de via urbana que a caracteriza, em função dos níveis de aglomeração e utilização que se foram desenvolvendo ao longo dos últimos anos. Destaca-se ainda no Plano, a intenção de manter a proposta de construção da nova travessia rodoviária sobre o rio Lima a montante da área urbana, apresentando indefinições de interação com as vias existentes.

Enquanto o perímetro estabelecido no Plano resulta da absorção do conjunto de pequenos aglomerados da periferia, a proposta de ocupação e expansão urbana deixa antever a formação de um território fragmentado, com pequenas manchas desagregadas do núcleo central, determinado pela morfologia do território, que é regulado por diferentes entidades que estabelecem os níveis de proteção aos espaços verdes e zonas sensíveis de proteção, manifestando-se a ocupação cada vez mais compacta e diferenciada, caracterizada pela variedade de modelos resultantes das correntes urbanísticas de cada época. Importa registar que o estudo do Plano de 1998 representa as bases fundamentais na orientação e aprovação do actual Plano de Urbanização, decorrente ainda em função das linhas orientadoras do PDM.

O Plano de Urbanização de Ponte de Lima, aprovado em reunião de Câmara de 08 de Outubro de 2007 e em Assembleia Municipal de 29 de Fevereiro de 2008, e publicado em Diário da República 16 de Abril de 2008, apresenta-se como o único documento legal a definir as principais linhas orientadoras da área de intervenção do perímetro urbano e a estabelecer, de forma legítima, as regras de ocupação, uso e transformação do território.

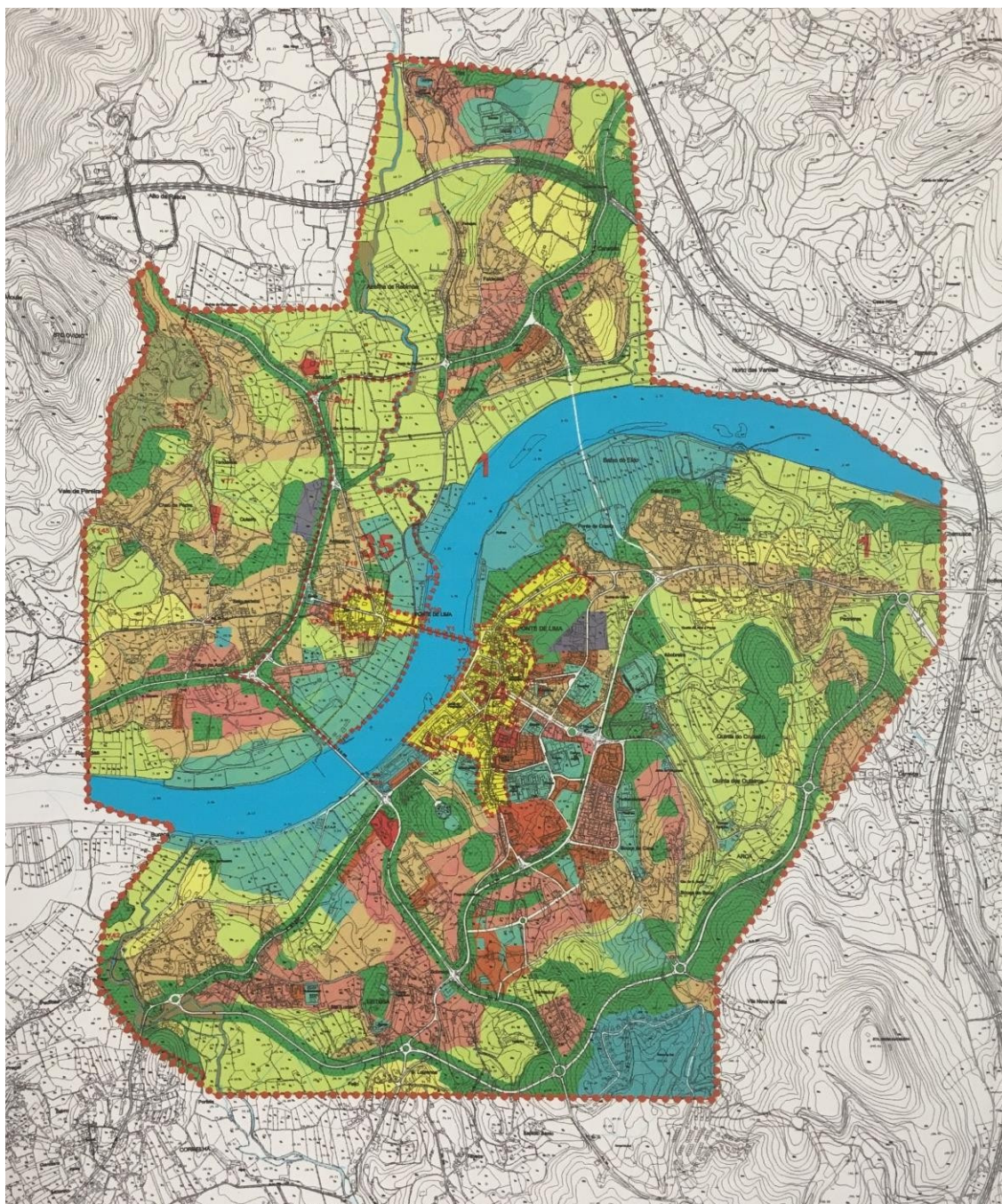
A proposta de zonamento do atual Plano é agora elaborada de acordo com o Decreto-Lei nº 310/2003, de 10 de Dezembro, que veio introduzir algumas alterações ao Decreto-Lei nº 380/99. A planta cartográfica à escala 1/5000, desenvolvida para o estudo do documento que regula atualmente o planeamento urbano de Ponte de Lima, é evidenciada pela fácil leitura das diferentes categorias.

A área de intervenção do Plano apresenta exatamente o mesmo perímetro do estudo anterior e ocupa uma área de aproximadamente 11,57km². Abrange, para além da sede de concelho, as freguesias de Ribeira, Arca, Feitosa, Correlhã, Arcozelo, Santa Comba e Sá, e representa uma área caracterizada por uma organização urbana que distingue o núcleo central dos pequenos aglomerados das freguesias periféricas.

As áreas de ocupação urbana, destinadas à função residencial, diferenciam-se por quatro tipos de edificação estabelecidos de acordo com as características funcionais, tipológicas e de proteção próprias da área de intervenção. O primeiro nível determina as zonas residenciais localizadas num perímetro mais afastado, de ocupação dispersa, constituída por propriedades de maior dimensão. O segundo nível mantém as condições de autorização restritas à construção unifamiliar, sendo permitido o seu uso em parcelas de menor dimensão por se enquadrarem em pequenos aglomerados que se pretende consolidar. O terceiro nível, embora corresponda ainda a áreas residenciais do tipo unifamiliar, procura estabelecer níveis de maior densidade, face à proximidade do núcleo central em desenvolvimento. Por último, o quarto nível, por estar relacionado precisamente com o núcleo de maior centralidade e vivência, estabelece os índices de maior densidade.

As diferentes categorias têm como objetivo o ordenamento físico do território e a estruturação urbana da área de intervenção, cujos processos procuram promover a continuidade temporal e espacial do tecido urbano. A finalidade de caracterizar a ocupação do território resulta da necessidade de reforçar o ordenamento do território, através de uma estrutura de colmatação dos vazios urbanos e de controlo da expansão urbana.

O perímetro mais distante, caracterizado por um solo rural, cuja função se adequa fundamentalmente ao desenvolvimento da atividade agrícola, assenta na ocupação da



habitação residencial isolada, geralmente em propriedades privadas de maior abundância. Verifica-se a intenção de agregar na estrutura urbana, um conjunto de aglomerados de baixa densidade, com tendência para a formação de novas áreas residenciais, embora estabelecido pelo modelo linear, que se estende ao longo das vias de comunicação.

Nas zonas de relativa proximidade ao núcleo central abrangidas pela influência das dinâmicas do loteamento, coexistem formas de povoamento mais “urbano” e concentrado, marcadas pela construção em pequenos lotes, com áreas de ocupação dispersa, com funções eminentemente agrícolas. O Plano integra, de forma progressiva, áreas de presença agrícola em funções urbanas, salvaguardando boa parte dos solos de maior aptidão agrícola e protegendo os valores paisagísticos e ambientais, conservando assim o caráter predominantemente rural que distingue a região.

As zonas de maiores índices urbanísticos são estabelecidas fundamentalmente a Sudeste do Núcleo Central, marcadas pela influência dos equipamentos públicos e da nova variante à E.N. 203 e constituídas por um conjunto de elementos estruturantes que se distinguem dos demais. As vias distribuidoras, os edifícios de maior altura, os edifícios singulares e os vazios urbanos, marcam um novo período morfológico e fazem parte de uma nova identidade do território urbano de Ponte de Lima. Estas áreas são constituídas por zonas de habitação consolidada, caracterizada por uma densidade de ocupação urbana já definida, onde existem ou estão em execução infra-estruturas primárias e secundárias, que conjugam funções habitacionais, comerciais e de serviços, incluindo os equipamentos públicos, e por zonas de habitação de expansão, evidenciadas pelos novos conjuntos residenciais e respetivas funções complementares, a instalação de equipamentos, comércio e serviços, distribuídas por subcategorias que definem os diferentes índices de utilização e fatores de densidade.

No que diz respeito à classificação de zonas de maior convergência empresarial, o Plano apenas considera as manchas existentes já edificadas, definidas a Nascente pela área ocupada pela Adega Cooperativa e a Poente, em São Gonçalo, por um pequeno conjunto de edifícios comerciais e de serviços. A Adega Cooperativa constitui-se como um complexo desproporcionado em relação ao equilíbrio da estrutura urbana envolvente, pondo ainda em causa a garantia de salubridade e qualidade ambiental do

espaço. Toda esta área seria beneficiada pela deslocalização da Adega Cooperativa, passando a ser entendida como uma área de transição do Centro Histórico. Como os estudos realizados para os Planos, quer o anterior, quer o agora posto em prática, consideram para as áreas edificáveis, para além da habitação, outras atividades desde que compatíveis com o uso habitacional, alguns edifícios de atividades exclusivamente comerciais ou de serviços, estabeleceram-se no perímetro urbano em expansão. Regista-se a integração de diferentes setores fundamentais para o desenvolvimento económico do concelho, nomeadamente áreas de abastecimento de combustíveis e grandes superfícies comerciais.

Ao nível das novas infra-estruturas viárias, o atual Plano mantém a intenção de definir uma nova hierarquização da rede viária, marcada pela proposta de um novo sistema viário distribuidor no sentido Este-Oeste, com o propósito de facilitar a mobilidade e libertar o centro urbano de concentrações excessivas de tráfego, nomeadamente o de passagem. A grande inovação do Plano no domínio da estruturação viária, ocorre com o novo traçado, previsto no estudo do Plano anterior, agora com prolongamento até Campo Raso, na Correlhã. A proposta assenta na introdução de um eixo totalmente externo ao núcleo central urbano em crescimento, fundamentalmente definido pelo “nó” da A3 na Ribeira, do qual se preconizam novas dinâmicas urbanas.

O processo de expansão urbana a Nascente da nova variante à E.N. 203, é marcado pela introdução de uma estrutura viária de suporte coerente, numa área onde se regista uma série de empreendimentos de habitação coletiva de promoção privada e edifícios de investimento público.

Analizados os estudos dos quais resultou o Plano de Urbanização agora em vigor, apesar de se verificar um processo contínuo e em evolução, a comparação entre os estudos de 1998 e 2008, revela apenas uma grande transformação de fundo: a introdução do eixo viário entre a Estrada Nacional 201, na Feitosa, e a Estrada Nacional 203, na Correlhã. As restantes alterações são pontuais e assentam fundamentalmente na correção de pequenas manchas de ocupação do solo.

Em suma, importa assinalar como nota de rodapé, que até a aprovação do plano de 2008 foram desenvolvidos vários estudos urbanísticos, considerados de fundamentais

para a definição da atual regulamentação que estabelece os níveis de ocupação urbana. Do Plano aprovado, comparativamente com o estudo que o antecedeu, não se evidenciam grandes alterações ao nível dos espaços definidos de ocupação do solo. Regista-se no Plano em vigor, a introdução de um processo de planeamento sustentável que, para além da conservação de áreas ambientais de conservação designados como espaços verdes, defende a implementação de uma área de proteção ecológica na linha das principais infra-estruturas viárias. As preocupações com os aspetos ambientais estão bem patentes no atual processo de ordenamento do território, que apresenta um caráter integrador e de salvaguarda dos recursos ambientais, naturais e paisagísticos, evidenciado sobretudo pelo conjunto de intervenções realizadas ao longo das margens do rio Lima.

Parece evidente que as práticas do planeamento territorial agora estabelecidas, advém do conjunto de realizações registadas nos períodos que antecederam a conformação do Plano em vigor. O Plano procura integrar e conformar as áreas potencialmente urbanizáveis, que por força das ações ocorridas em função da inexistência de regras de gestão e ocupação do solo, já se encontram estabelecidas e em perspectivas de antever uma transformação física do território.

A integração do Plano de Urbanização, enquanto instrumento legal que regula a ocupação do solo, veio fundamentalmente aplicar, no decorrer da última década, padrões de coerência do modo como os novos elementos urbanos se enquadram nos processos de formação que compõe e molduram a atual imagem do território urbano de Ponte de Lima.

6. Considerações finais

“(...) a urbanização é resultado da sociedade que a produz e, nesta matéria, o final do séculos XX e o início do século XXI são um sem fim de rupturas e de instauração de novos paradigmas: aconteceram mudanças radicais e rápidas nas tecnologias, nos processos de organização da produção, na organização e regulação dos mercados, nos estilos de vida, na política e na organização dos Estados Nação, etc. Coisas demais para que o presente e o futuro sejam apenas meras continuidades com o passado remoto ou recente, coisas demais que também ajudam a explicar aquilo que ora se domina de crise, ora a ineficácia do ordenamento do território e do urbanismo.

(Álvaro Domingues, 2011, p. 24).

A presente dissertação procurou contribuir para o estudo da Forma Urbana do território da periferia da vila de Ponte de Lima, por se considerar não ter sido, até à presente data, uma área preferencial na temática do estudo científico da forma urbana. Relacionado à sua formação está um conjunto de dinâmicas políticas, sociais, económicas e culturais, fatores determinantes para se entender como os processos se conetaram e que importava fundamentar e aprofundar.

O objetivo consistiu em analisar a forma como os espaços se organizaram a partir dos elementos morfológicos que os caracterizam, dos seus padrões espaciais, bem como do contributo e ações dos mecanismos dinamizadores do planeamento urbano evidenciados no decorrer dos séculos XX e XXI.

Para a análise morfológica e o conjunto de influências correlacionadas com a formação urbana da periferia, foi necessário o confronto de dados de diversas disciplinas, evidenciado no Capítulo II, contribuindo para uma detalhada informação dos diferentes períodos.

O capítulo IV apresenta uma análise diacrónica da evolução urbana de Ponte de Lima do século XX e XXI, fundamentada pela segmentação dos elementos cartográficos e pela leitura aprofundada da bibliografia disponível sobre a história da Vila, facilitando o desenvolvimento do trabalho.

No que diz respeito ao capítulo V, o mesmo abordou a Influência do planeamento e das dinâmicas Socioeconómicas na atual configuração urbana, procurando-se interpretar como a localização dos diversos elementos integrantes influenciaram os diferentes períodos de crescimento e como os documentos reguladores de planeamento e ordenamento do território contribuíram para ordenar e regular o uso do solo. Neste capítulo os elementos abordados fazem parte do conjunto de práticas associadas ao planeamento urbano de Ponte de Lima

A comparação entre os diferentes períodos revela que os padrões de acção que incidem sobre o território decorrem em função dos períodos de maior ou menor estabilidade política, das variações económicas e dos fenómenos da emigração, o que gerou determinadas variações no crescimento e formação do tecido urbano de Ponte de Lima.

Para o desenvolvimento do presente trabalho, como é mostrado pela leitura do enquadramento teórico do capítulo II, foram estudadas as principais linhas de pensamento relacionadas com a morfologia urbana, o urbanismo e a importância do planeamento, através das abordagens de diferentes atores e escolas de pensamento, estabelecendo a metodologia da presente dissertação.

O tema centrou-se na análise da forma urbana de Ponte de Lima e na sua relação com o planeamento territorial. Para tal, partiu-se da leitura de um conjunto de elementos correlacionados com os conceitos e métodos morfológicos aplicados na prática profissional e teórica de diferentes abordagens europeias mas fundamentalmente sobre os modelos aplicados em Portugal.

Nesta matéria apresenta-se como ponto fundamental a importância da investigação de diferentes disciplinas, que recaem sobre factores da histórica, demografia, economia, social, entre outros, considerados essenciais para o estudo da evolução urbana. Esta é a tese da maioria dos atores, que consideram que a transformação do tecido urbano está relacionada com o conjunto de factores provenientes de diferentes disciplinas.

A leitura do estado da arte evidencia a importância da análise morfológica e tipológica, enquanto factores que se complementam e relacionam no crescimento das cidades. Outro aspecto interessante e mencionado por muitos atores prende-se com a importância dos traçados infra-estruturais na definição da matriz elementares de assentamento dos aglomerados, fornecendo diferentes e peculiares padrões de crescimento e formação dos tecidos.

Os atuais modelos de análise em Portugal recaem em diversas abordagens, na importância da leitura dos elementos relevantes que contribuíram para a formação das cidades, desde a sua origem até o estado atual. No entanto, apesar de partilharem o mesmo objeto de estudo, estas abordagens caracterizam-se por um conjunto de diferentes teóricas, conceitos e metodologias, apesar do esforço de se estabelecer uma relação convergente.

O estudo da forma urbana tem vindo cada vez mais a ser tema de discussão de atores portugueses de referência, servindo de base à situação atual do ensino na área do

urbanismo. A diversidade e sensibilidade do tecido das cidades portuguesas requer o reforço do conteúdo de informação e recolha de dados para apoio da leitura da sua formação e crescimento. Nesta matéria tem sido corrente a abordagem aos elementos fundamentais urbanos através da análise sintática e a partir da decomposição dos tecidos.

De entre as diferentes abordagens, tem sido desenvolvidas um conjunto de práticas teóricas relevantes para a leitura da morfologia urbana. Identificam-se a aplicação de diversos padrões: a área geográfica e topográfica como fatores condicionantes do sítio, os traçados e a malha como elementos intrínsecos da morfologia, ou uma leitura da forma urbana que não pode ser dissociada da relação em comum do tempo/espço.

O estudo da forma urbana e as ações de planeamento assentam hoje em abordagens e conceitos mais amplos. Nos critérios de seleção e mecanismos de regulação e uso do solo, colocam-se novas questões fundamentais para a qualidade do espaço urbano. A prática do planeamento tem vindo a discutir a aplicabilidade de novas teorias, conceitos e metodologias, no sentido de potenciar instrumentos que assegurem o equilíbrio espacial do território. Nesta matéria estão considerados fatores bem atuais relacionados com convenções ambientais e de sustentabilidade.

O estado da arte revelou-se de primordial importância para o desenvolvimento do trabalho por estabelecer lógicas de relação com as ações urbanas produzidas no território de Ponte de Lima, contribuindo de forma significativa para a obtenção dos objetivos propostos.

6.1. Correlação com o enquadramento teórico

No contexto geral, as ações urbanas produzidas no território de Ponte de Lima, apresentam genericamente padrões similares aos diversos modelos surgidos e afirmados no decorrer dos diferentes períodos em análise. A correlação das diferentes escolas e autores com o caso de estudo, permitiu evidenciar que o crescimento urbano a partir do início do século XX, em resultado dos fenómenos de industrialização

decorrentes do século XIX, determina significativas alterações na organização das cidades e ocupação do território, que precisam de ser estudadas.

Tal como na maioria das cidades da Europa, os processos de renovação e transformação urbana que ocorrem neste período incidem sobretudo na sistemática alteração da imagem da cidade antiga, de que resultam demolições de grandes áreas existentes, fundamentadas por princípios que acontecem num contexto em que se articulam lógicas da racionalidade, higiene e circulação.

As operações urbanísticas produzidas por Haussmann em Paris, em resposta ao acelerado crescimento demográfico associado à revolução industrial, logo seguidas por Cerdá no Plano que moldou a cidade de Barcelona de hoje, tinham como objetivo atribuir à cidade uma nova imagem, diferenciadora da cidade antiga, assente na afirmação da nova classe, a burguesa, cujos modelos viriam a ser implantados genericamente em muitas cidades europeias e nos grandes centros urbanos do País.

Nas cidades Portuguesas (se excluirmos as ancestrais realizações ocorridas em Lisboa e Porto), a viabilidade da expansão urbana contínua dos tecidos concentrados, esgota-se desde o início do século XX, resultando na mudança dos padrões de aglomeração e na origem de um novo paradigma que se desenvolveu progressivamente no tempo por influência das ações imposta por fatores de ordem política, cultural, económica e social vividos em Portugal e que se estenderam a núcleos urbanos de menor dimensão, como é o caso da Vila de Ponte de Lima.

Começam a emergir propostas determinadas por influência de diferentes organizações e formas urbanas, apoiadas pelas potencialidades do desenvolvimento tecnológico resultante da evolução industrial e da necessidade de corresponder à evolução dos modos de vida de uma classe social mais favorecida. A forma de ocupação do território deixa de estar confinada ao tecido central, que constitui a essência da cidade, para ocupar espontaneamente os espaços exteriores, quase sempre na linha das redes viárias existentes, também elas ajustadas às circunstâncias do sítio.

A diversidade de modelos de organização do aglomerado populacional evidenciado no decorrer do século XX, demonstra que o conjunto de transformações que ocorrem na sociedade e no território, fragmentam-se em formas novas e diversas. Grande parte

das movimentações resulta das ações de características físicas que modificam o espaço de um modo significativo, que acabam por influenciar e modelar os padrões de ocupação urbana.

Como referem os autores Portugueses identificados no quadro teórico, o campo de análise sobre a expansão urbana remete-nos invariavelmente para a questão infra-estrutural viária, como fator importante para entender as diferentes lógicas de urbanização. Nesta temática, a composição geográfica do sítio, adquire protagonismo na ação e formação dos tecidos da Idade Média, caracterizada pelos seus traçados irregulares que advém de um processo lento de crescimento que ocorre à medida que as construções se iam estabelecendo. Os traçados da cidade medieval, ainda hoje uma referência de muitas cidades, com perfil reduzido mas não caótico para a época, tornaram-se incompatíveis com a presença significativa do automóvel. Seguiu-se um período de alteração do modelo de cidade, consequência dos meios de transporte, obrigando os acessos a assumirem o protagonismo de expansão urbana. As cidades crescem e expandem-se em constantes obras de circunstância, delineadas pela construção de novos e sublimes traçados que convergem com o núcleo antigo, resultando numa maior intensificação do tráfego, que culmina quase invariavelmente no desequilíbrio funcional.

Comprovado pela leitura de diversos estudos sobre as cidades medievais, o tecido antigo apresentava uma caráter inequívoco, fechado sobre si mesmo, que contrastava vivamente com a natureza do campo que o rodeava. Era evidente a relação direta entre as duas categorias distintas de paisagem: vila e campo. Eram muitas vezes os arrabaldes que aportavam a sensação de diferenciação do espaço urbano para o rural. E esta sensação não era apenas transmitida pelo sentimento da presença peculiar dos edifícios em linha, eram os pavimentos e os passeios que se estendiam e marcavam claramente as qualidades intrínsecas de cada ambiente.

Os efeitos do desenvolvimento industrial evidenciado no século XIX, caracteriza-se no século XX pelo desenvolvimento económico programado, resultando necessariamente nas transformações do ambiente físico, evidenciado de forma mais rápida e profunda em comparação com qualquer outra época posterior à afirmação da cidade. Com os meios de transporte e comunicação a desenvolverem-se e a multiplicarem-se, a

mobilidade adquire uma importância crescente. Pressupõe-se inevitavelmente a introdução das novas infra-estruturas viárias, as estradas e pontes. Estas redes assumem-se como elementos constituintes e alterantes da paisagem, cuja orientação será involuntariamente fundamental para estabelecer e estruturar a forma de ocupação urbana da periferia.

A leitura aos princípios dos autores Portugueses de referência demonstra que dos traçados estruturantes resultou uma malha extensiva, formada por um mosaico de diversos modelos e tipos urbanos, representativos das diferentes partes da história urbana da cidade.

Como referem, os padrões de crescimento não são iguais em todas as cidades, mas há processos fundamentais que se podem considerar transversais, mesmo tendo em conta as profundas diferenças de tempos e espaços. As tendências decorrentes no século XX evidenciam um novo paradigma de crescimento, invariavelmente caracterizada pela fragmentação e dispersão das partes emergentes, pondo em causa a indefinição dos limites físicos do território urbano.

Associado a este processo de fragmentação, estão as ações da administração municipal, impostas pelas políticas de gestão, que estabelecem os parâmetros de utilização e ocupação do território. Numa fase primária, as práticas correntes de expansão, assentam na extensão de iniciativas de investimento público, definidas pela produção de propostas que ignoram a compacidade e organização do tecido existente.

Os princípios urbanísticos do início do século XX decorrem da corrente reformista do fim do século XIX, sustentada por uma pequena burguesia que assume ideologias anti-urbanas e que procura uma combinação perfeita assente na idealização do edifício isolado rodeado por espaços verdes. Os efeitos progressistas vão-se desenvolvendo à medida que se intensifica o crescimento demográfico motivado pelo desenvolvimento económico, impondo um novo desenho à cidade, caracterizado pela aglomeração do conjunto de edifícios que se implantam livremente no terreno. Esta mutável produção e forma do território, de iniciativa pública ou privada, leva-nos para uma leitura da composição morfológica agrupada por diferentes tipos e modelos construtivos, de sistemas de natureza material e temporal diversa, onde se constata uma organização

pouco densa, abrangendo uma vasta área, traduzindo-se numa forma de ocupação muito dispersa.

As etapas urbanas recentes das cidades, que passaram de um processo lento de formação a um processo rápido de criação, imponham medidas normativas como processo de desenho urbano. O planeamento em Portugal, enquanto instrumento regulador, tardou a aparecer na maioria das cidades, quer pela inexistência de ferramentas¹⁸ de trabalho, quer pela diminuição do crescimento económico e demográfico que entretanto ocorriam, desencadeando neste período rápidas e desenfreadas ações de apropriação e aglomeração do solo, para as quais as câmaras municipais não tinham meios de resposta. Percebe-se que o planeamento, enquanto “organismo vivo”, necessitava de algum dinamismo. Com os Planos de Urbanização e o Plano Diretor Municipal, os municípios encontram-se tecnicamente mais capacitados para responder às necessidades de ordenamento e salvaguarda do território. Contudo, estes instrumentos de regulação são considerados muitas vezes débeis e imprecisos, incidindo, por exemplo, de forma excessiva nas vias existentes estruturantes como aconteceu em Ponte de Lima.

As primeiras ações de regulação sobre o uso do solo em Portugal estão associadas a operações em que o Estado ou os municípios são os detentores do solo¹⁹, abrindo a possibilidade a urbanizações de parcelas isoladas através do processo de loteamento de iniciativa pública e correspondente venda de lotes, contribuindo para a rápida e prematura expansão e fragmentação do território.

A exemplo de muitas cidades Portuguesas, a forma urbana da periferia da Vila de Ponte de Lima, com maior evidência para o último terço do século XX, revê-se sobretudo em dois períodos: a primeira, a partir dos anos 70, caracteriza-se pelo domínio operativo dos traçados, marcando as directrizes do desenvolvimento da periferia e promovendo a construção de novas habitações por influência de uma nova burguesia, com as primeiras edificações privadas a organizarem-se de forma linear apoiadas pelas novas vias, à semelhança do modelo das cidades-jardim de Ebenezer Howard, determinando os padrões que marcam o início do processo de alteração de

¹⁸ Levantamentos topográficos e cartografia.

¹⁹ Adquirido por compra ou expropriação.

escala urbana, e o segundo, associado ao modelo modernista da primeira metade do século²⁰, que em Portugal apenas teve representações pontuais, assenta na alteração do conceito de cidade, composto por blocos de habitação, soltos ou em conjunto, separados entre si, e rodeados de espaço público. Em resultado da aplicação dos modelos, verifica-se que os dois ignoram a cidade existente.

Os interesses económicos, subjugados pela especulação imobiliária e racional procura de habitação própria de uma crescente e singular densidade populacional, em grande parte alicerçada pelas subvenções financeiras, correlacionados com a valorização das propriedades privadas, determinam os novos parâmetros e índices de edificabilidade, transmitindo uma nova imagem à paisagem urbana, que é, no fundo, o atual retrato urbano da grande maioria das cidades portuguesa. Ou seja, os modelos misturam-se e resultam na combinação de diferentes densidades urbanísticas e consequente polarização e heterogeneidade do uso e ocupação territorial que culminam, quase sempre, na segregação do conjunto de operações realizadas.

O conjunto de ações produzidas no contexto internacional, mas sobretudo sobre o território nacional, deixa antever, como já foi referido, que os modelos aplicados sobre o território resultam por influência e diversidade do conjunto de modelos urbanos estabelecidos nas cidades europeias.

Tal como em qualquer outro espaço urbano de dimensão equivalente, o conjunto de mutações ocorridas ao longo dos séculos XX e XXI no território da periferia de Ponte de Lima, resulta precisamente da fundamentação explanada no quadro teórico, coadjuvado pela influência dos princípios aplicados nos centros urbanos de maior convergência do País.

A Vila assume significativa importância desde a sua formação, quer por força da posição estratégica que ocupa, quer por influência do conjunto de ações produzidas ao longo do tempo. Esta posição foi, no decorrer das últimas décadas, reforçada pela introdução de novas e significativas infra-estruturas viárias, promovendo e contribuindo para acelerar a proliferação urbana, que se desencadeou de forma

²⁰ Distingue-se o atual modelo pela frequente mistura de funções: comércio e habitação.

expressiva após a revolução de Abril de 1974, culminando na atual forma urbana de Ponte de Lima.

6.2. Conclusões sobre os objetivos

No sentido de melhor salientar a definição dos objetivos apresentados, interessa demonstrar como as ações que determinam a evolução urbana de Ponte de Lima se correlacionam com o sistema e os instrumentos de planeamento e ocupação territorial.

Os primeiros sinais de ocupação para além do tecido confinado ocorrem no início do século XX, preconizando a vontade política de crescimento e expansão urbana em afirmação às práticas urbanas de Duarte Pacheco, na procura da criação de uma nova imagem de Ponte de Lima, corroborado pela introdução de um conjunto de elementos de utilização coletiva em continuidade do Tecido existente.

Estas ações caracterizam-se por uma implantação territorial espontânea que culmina numa ocupação dispersa e fragmentada, estruturada pelos novos traçados que assumem o domínio operativo na ordenação da forma urbana, marcando as diretrizes do desenvolvimento da periferia, promovendo a construção de novas edificações e determinando os padrões que marcam o início do processo de alteração de escala urbana.

O método de análise estabelecido no capítulo IV através da segmentação diacrónica do crescimento urbano dos séculos XX e XXI, permite assinalar que o processo de expansão resultou de diversas ocorrências que advém de um conjunto de fatores associados a vicissitudes de ordem política, económica e social, vividos exponencialmente no País mas também na Europa. Estas variações registam-se, com diferentes níveis de intensidade, em todos os períodos estudados, evidenciados pela leitura do mapa da figura 94.



Figura 94. Identificação dos diferentes períodos de expansão urbana

Da leitura aos mapas de crescimento urbano de 1900 a 1927 e de 1928 a 1958, a implantação dos primeiros elementos urbanos da periferia, os que apresentam a função de utilização coletiva, foram determinados no sentido de criar, de forma estratégica, novas centralidades, cuja localização dependeu da sua relação direta com os traçados existentes que confluíam com o Tecido antigo. As dinâmicas impostas neste período pelo investimento público, não apresentam níveis de sequência a nível privado.

No mapa de 1959 a 1978 regista-se a implantação dos primeiros edifícios privados dando sinais de uma expansão urbana lenta e espontânea, assente na definição de uma aglomeração apoiada no modelo da moradia unifamiliar. Os de maior concentração, correspondente a uma nova classe burguesa, desenvolvem-se na linha da “Avenida Nova”. Os restantes caracterizam-se pela dispersão e pertencem a famílias de maiores posses e sobretudo a emigrantes portugueses que começam a regressar à sua terra. Este período, que corresponde à forte instabilidade política e social vivida no País que culminou na revolução de 25 de Abril de 1974, consequência do movimento que depôs o regime ditatorial do Estado Novo e resultou na implantação do regime democrático, fica marcado pelo processo de construção dos traçados urbanos estruturantes extrínsecos, conferindo ao perímetro urbano melhores condições de acessibilidade, em reflexo do aumento do uso do automóvel.

A importância dos novos traçados evidencia-se no mapa de 1979 a 1997, período de maior crescimento urbano que marca de forma considerável a atual imagem do tecido urbano de Ponte de Lima. As novas e alargadas infra-estruturas viárias contribuíram significativamente para dinamizar a expansão da Vila de Ponte de Lima, constituindo-se no principal suporte para o desenvolvimento de várias urbanizações. Os padrões de maior crescimento urbano demonstrados neste período, estão associados a momentos de maior estabilidade sócio económicos vividos no País, após um período de grave crise financeira vivido após o 25 de Abril de 1974, com a perda do mercado colonial e a grande dependência dos mercados externos. Associado à melhoria da economia e de vida urbana, assinala-se a importância da adesão de Portugal à Comunidade Europeia concretizada em 1986. A entrada dos fundos comunitários promoveu novas dinâmicas de investimento público, contribuiu para a criação de novos empregos e potencializou

a melhoria de vida. A maior estabilidade económica da população, impulsionada pelo crédito bancário, acelerou o processo de procura à habitação própria que culmina no período de maior e exponencial crescimento urbano. As novas práticas urbanas assentam neste período na introdução de uma nova escala e modelos edificatórios, fundamentados por um Plano de Urbanização que, apesar de não se estabelecer como um documento legal, serviu para orientar as ações urbanas decorrentes desta época. A análise dos processos era da total responsabilidade dos técnicos municipais que também desenvolviam esboços de novas urbanizações privadas e projetavam melhoramentos de diversos elementos urbanos.

O mapa de 1998 a 2015 revela a conformação do conjunto de urbanizações desenvolvidas no período anterior, que incide sobretudo sobre o espaço em expansão situado a Sul do Tecido antigo, mas que se prolonga objetivamente para além do traçado da variante. Regista-se no início deste período a introdução de grandes infra-estruturas viárias, projetando índices de maior desenvolvimento urbano que se estendem para além das práticas correntes. Extrapolando o ímpeto registado pelo acelerado processo de aglomeração urbana, destaca-se neste período uma maior e expressiva abertura a novos mercados, correspondendo à implantação de novos elementos urbanos de utilização pública, que se estabelecem em função dos espaços disponíveis e que são fator de dinamização e proliferação urbana. A segunda metade deste período fica marcada por uma nova crise financeira do País, que determinou uma forte paralisação em praticamente todos os setores económicos e sociais.

Consumado o corolário do processo evolutivo de ocupação urbana de Ponte de Lima, conclui-se que, no que diz respeito à influência dos instrumentos de regulação territorial do solo urbano de Ponte de Lima no decorrer dos séculos XX e XXI, o início do processo de maior crescimento coincide com a aprovação dos primeiros loteamentos urbanos na periferia, num período de maior ação regulamentar sobre as novas edificações privadas.

O primeiro documento de regulação e uso do solo aparece no início dos anos oitenta. No entanto, desde 1976 que o crescimento urbano de Ponte de Lima é apoiado pelos processos de loteamento, correspondendo ao início de uma viragem nos modelos de produzir a forma urbana. Entre 1976 e 1985, desenvolvem-se de forma muito dispersa

no território, um conjunto de urbanizações que revelam a incapacidade do município em estabelecer práticas de intervenção no domínio do processo de planeamento. As ações produzidas nesta fase, caracterizadas pelo uso exclusivo de habitação unifamiliar, não apresentam níveis de correlação com os elementos urbanos de investimento público anteriormente estabelecidos.

A partir da segunda metade dos anos oitenta, as intervenções urbanísticas passam a ser apoiadas por um documento que define os princípios orientadores e aplica os padrões de ocupação e uso do solo e os limites de desenvolvimento urbano. A evolução urbana começa a desenvolver-se apoiada pelos instrumentos de planeamento que estabelecem os índices de utilização do solo através do zonamento. Adota-se a alteração de escala e modelos, excluindo a habitação unifamiliar das zonas preconizadas de expansão e passíveis de maior aglomeração urbana.

Os equipamentos públicos da periferia e os traçados viários estruturantes afirmam-se como elementos fundamentais na estratégia de desenvolvimento urbano. Os primeiros Planos definem as práticas de expansão em função das principais infra-estruturas. Estas ações estabelecem variadas mutações, com notórias mudanças de escala de que resultaram desequilíbrios formais.

Os processos de urbanização, embora tenham decorrido sequencialmente de forma isolada, apresentam em algumas situações, equidade entre propriedades ou novas infra-estruturas. Estas ações, que se devem às notórias mudanças de escala estabelecidas pelos Planos, foram necessariamente apoiadas pelos serviços técnicos locais a quem cabe avaliar as capacidades de interligação com as propriedades adjacentes.

As práticas produzidas antes do aparecimento de um documento regulador, com influência da figura do loteamento, revelaram-se determinantes para fomentar uma ocupação extensiva e descontínua do perímetro urbano, evidenciada pela constante variação tipo-morfológica e alteração de cérceas.

Os vários estudos e instrumentos de planeamento foram fundamentais para regular e organizar os processos de crescimento urbano, induzindo os padrões de ocupação e

diversificação de funções sobre um território que se desenvolveu sob variados contextos temporais.

No que diz respeito ao primeiro objetivo, conclui-se que foi possível identificar os diferentes padrões de desenvolvimento e constatar os principais fatores associados ao conjunto de práticas registadas em cada período. Por meio da identificação das várias componentes implícitas à atual configuração morfológica, os processos de desenvolvimento urbano advém de mecanismos decorrentes em idênticas áreas de ação.

Relativamente ao segundo objetivo, após o estudo da organização espacial da área em análise, conclui-se que a evolução do tecido urbano, perspectivada pelos diferentes instrumentos de regulação e usos do solo, enquadra-se com as operações de planeamento, tendo servido de base ao conjunto de ações urbanas produzidas no território da periferia a partir do início da década de noventa.

Em referência ao tema estudado, que se pretende contribuir para próximas linhas de investigação, advém aludir pelos resultados obtidos, que das ações produzidas no decorrer do processo de expansão da periferia do Tecido antigo da Vila de Ponte de Lima, resultou um conjunto de incongruências que determinaram diferentes padrões de vivência e aglomeração urbana. Como as práticas urbanas evidenciadas ao longo dos séculos XX e XXI, culminaram em variadas lógicas de utilização dos espaços, projetam-se algumas recomendações que pretendem contribuir para o melhoramento e funcionamento das áreas, tendo em conta as suas implicações sociais: As conexões entre diferentes urbanizações deverão transmitir uma noção de espaço essencialmente urbano que permita o movimento entre ruas vizinhas, através da criação de áreas de convergência, uso e permanência, ao invés dos convencionais entroncamentos que apenas servem para indicar as próximas direções; os edifícios deverão seguir uma imagem coerente e clara, mas que se evidencie pela variedade de tipologias, escala e imagem arquitectónica, com ocupação de continuidade; promover práticas de conexão entre os diferentes tecidos, através de áreas diversificadas de

animação susceptíveis de criar relações entre residentes e visitantes; promover o uso funcional das áreas de menor concentração, através da introdução de equipamentos de lazer e desporto, de forma a proporcionar maior acessibilidade e concentração destes espaços; diminuir o efeito de “barreira” dos traçados circundantes de passagem, através da regulação do tráfego viário, promovendo a redução do perfil rodoviário e introduzindo ciclovias e percursos pedonais convidativos; estabelecer zonas de travessia nas vias externas em áreas passíveis de gerar concentração humana.

Referências bibliográficas

- Almeida, C. (2007). *Ponte de Lima . uma vila histórica do minho*. Ponte de Lima: Rainho & Neves, Lda.
- Alonso, J. (2008). As condições Naturais e o Território de *Ponte de Lima*. Ponte de Lima: Rainho & Neves, Lda.
- Amado, M. (2009). *Planeamento Urbano Sustentável*. Caleidoscópio_Edições e Artes Gráficas, SA.
- Araújo, J. (1993). *Limiana*. Braga: Barbosa & Xavier, Limitada – Artes Gráficas.
- Ascher, F. (2012). *Novos princípios do urbanismo seguido de novos compromissos urbanos. Um léxico* (3ª ed.). Lisboa: Livros Horizonte.
- Benovolo, L. (2011). *A Cidade e o Arquitecto*. Lisboa: Edições 70, Lda.
- Carvalho, J. (2003). *Formas Urbanas*. Coimbra: MinervaCoimbra.
- Coelho, C., Amado, A., Costa, J., Santos, J., Martins, P., Justo, R., et al (2014). *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa. O Tempo e a Forma*. (Vol. II). Lisboa: Argumentum.
- Coelho, C., Costa, J., Leite, J., Silva, J., Trindade, L., Pereira, P., et al (2013). *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa. Os Elementos Urbanos*. (Vol. I). Lisboa: Argumentum.
- Cullen, G. (2010). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, Lda.
- D'Abreu, J., & Vieira, O. (2007). *Esparsos, Raros e Inéditos do Conde d'Aurora, com um prefácio de sua neta, sobre a Ruralidade no Vale do Lima*. Ponte de Lima: Maiadouro, S.A. –Maia.
- D'Aurora, C. (1996). *Roteiro da Ribeira-Lima*. Braga: Barbosa & Xavier, Limitada – Artes Gráficas.
- Donne, M. (1990). *Teorias sobre a cidade*. Lisboa: Edições 70.
- Fadigas, L. (2010). *Urbanismo e Natureza – Os Desafios*. Lisboa: Edições Sílabo.

- Fernandes, M., (2005). *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal*. Porto: Gráfica Maiadouro.
- Gil, J. (2014). Analyzing the Configuration of Multimodal Urban Networks. *Geographical Analysis*, 46, 368-391.
- Goitia, F. (1982). *Breve História do Urbanismo*. Lisboa: Editorial Presença.
- Gonçalves, P., & Guimarães, M., (2014). *Transformação da forma urbana paulistana: o caso do bairro da Mooca como referência tipológica*: Universidade de Guarulhos.
- Groat, L., & Wang, D. (2002). *Architectural research methods*. Canada: John Wiley & Sons, Inc.
- Hall, E. (1986). *A Dimensão Oculta*. Lisboa. Relógio D'Água Editores.
- INE. (Julho de 2011). Obtido de <https://www.ine.pt/>
- Lamas, J. (2014). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Lôbo, M. (1995). *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. Porto: Marca – Artes Gráficas.
- Lynch, K. (1982). *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, Lda.
- Lynch, K. (2012). *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa: Edições 70, Lda.
- Oliveira, C. (1996). *História dos Municípios e do Poder Local (Dos Finais da Idade Média À União Europeia)*. Lisboa: Printer Portuguesa, Ind. Gráfica, Lda.
- Oliveira, V. (2013). *A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e do Porto nos Séculos XIX e XX*. Porto: Universidade do Porto.
- Oliveira, V. (2011). *Avaliação em planeamento urbano*. Porto: U. Porto.

- Oliveira, V. (2014). *As origens da morfologia urbana e a geografia alemã*. Porto: Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- Oliveira, V., Marat-Mendes, T., & Pinho, P. (2015). *O Estudo da Forma Urbana em Portugal*. Porto: Universidade do Porto.
- Oliveira, V. (2014). *Morfologia urbana: investigação científica e prática profissional*. Porto: Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- Oliveira, V., & Silva, M. (2013). Morpho: investigação morfológica e prática de planeamento. In V. Oliveira, *Revista da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana* (Vol. I, pp. 31-44). Portugal: Universidade do Porto.
- Oliveira, V. (n.d.). *Regiões morfológicas: a aplicabilidade de um conceito da morfologia urbana na prática de planeamento municipal*. Porto: Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.
- Pinheiro, P. (2014). *Entre a tradição e a modernidade: um quarteirão aberto nas Avenidas Novas de Lisboa*. Lisboa: CIAUD, Faculdade de Arquitectura, Universidade de Lisboa.
- Portas, N. (2005). *Os Tempos das Formas – vol. I: A Cidade Feita e Refeita*. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho (DAAUM).
- Portas, N. (2012). *Os Tempos das Formas – vol. II: A Cidade Imperfeita e a Fazer*. Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho EAUM.
- Portas, N. (2011). *A Cidade como Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, Lda.
- Portas, N., Domingues, A., & Cabral, J. (2011). *Políticas Urbanas II - Transformações, Regulação e Projectos*. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho (DAAUM).

- Ramos, T. (2011). *Bairros Planeados e Novos Modos de Vida. Olivais e Telheiras: que contribuições para o desenho do habitar sustentável?*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- Ramos, R. (1994). História de *Portugal Direcção de José Mattoso. Sexto volume – A Segunda Fundação (1890-1926)*. Lisboa: Printer Portuguesa, Ind. Gráfica, Lda.
- Reis, A. (1994). *Portugal 20 Anos de Democracia*. Lisboa: Printer Portuguesa, Ind. Gráfica, Lda.
- Rosas, F., & Brito, J. (1996). *Dicionário de História do Estado Novo – Volume I*. Lisboa: Printer Portuguesa, Ind. Gráfica, Lda.
- Whitehand, J. W. (2013). Morfologia urbana Britânica: a tradição Conzeniana. *Revista de Morfologia Urbana*, 45-52.